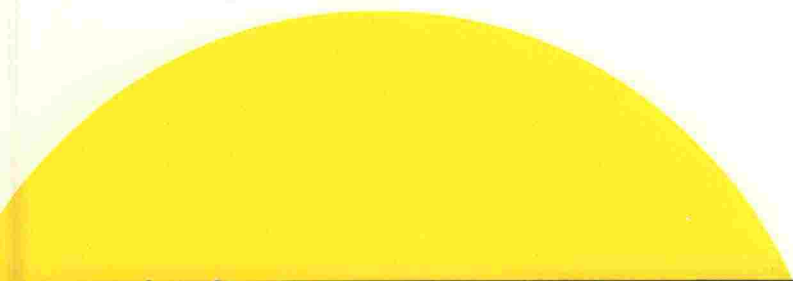
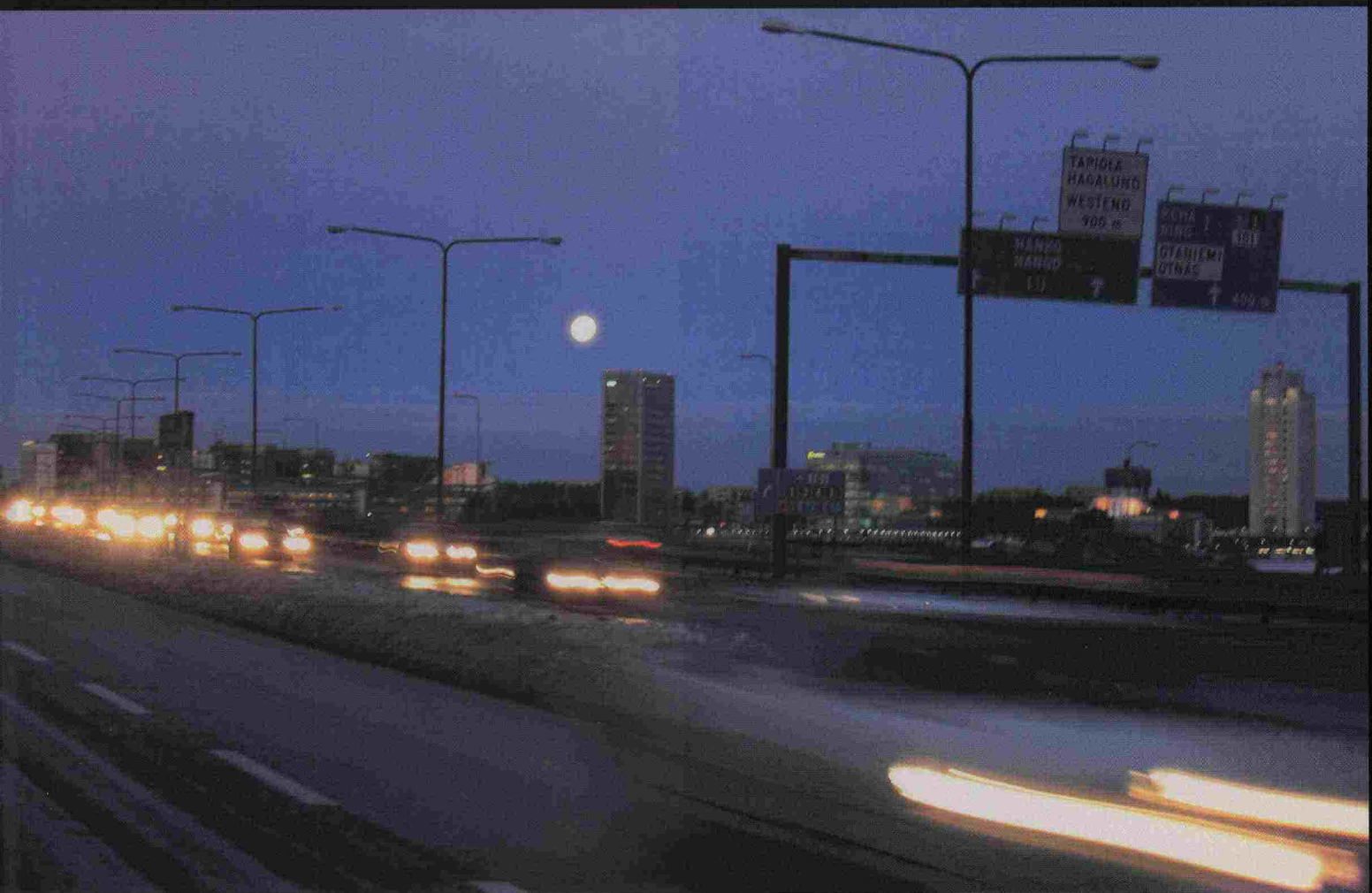


Jani Päivänen, Arto Kaituri, Elina Regårdh, Petri Saarikoski, Päivi Alajuntti, Liisa Ilveskorpi

Tarkoituksenmukaista kauneutta

Kaupunkien pääväylien estetiikka III

Tiehallinnon selvityksiä 21/2004



Jani Päivänen, Arto Kaituri, Elina Regårdh, Petri Saarikoski, Päivi Alajuntti, Liisa Ilveskorpi

Tarkoituksenmukaista kauneutta

Kaupunkien pääväylien estetiikka III

Tiehallinnon selvityksiä 21/2004

Kannen kuva: Jani Päävänen

ISSN 1457-9871
ISBN 951-803-253-X
TIEH 3200871

Verkkojulkaisu pdf (www.tiehallinto.fi/julkaisut)
ISSN 1459-1553
ISBN 951-803-254-8
TIEH 3200871-v

Edita Prima Oy
Helsinki 2004

Julkaisua myy/saatavana:
asiakaspalvelu.prima@edita.fi
Faksi 020 450 2470
Puhelin 020 450 011



TIEHALLINTO
Tekniset palvelut
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puhelinvaihde 0204 22 150

Asiasanat: Estetiikka, kaupunkiseudut, liikenneympäristö, päätiet, ympäristötaide
Aiheluokka: 05, 10

TIIVISTELMÄ

Kaupunkien pääväylien estetiikka -hanke on muodostunut kolmesta työvaiheesta. Ensimmäisessä vaiheessa käsiteltiin kaupunkien pääväylien nykytilannetta: ongelmia pääväylien estetiikan sisällössä, suunnittelussa ja toteutuksessa. Toisessa vaiheessa käsiteltiin väyläestetiikan erilaisia ratkaisumalleja ja estetiikan osuutta väyläsuunnittelun prosessissa. Tämä on raportti kolmannesta ja viimeisestä vaiheesta, jossa tarkasteltiin esimerkkikohteina kolmea eri suunnitteluvaiheissa ollutta väylähanketta sekä haastateltiin suunnitteluun osallistuneita asiantuntijoita. Samalla raportti muodostaa yhteenvedon koko hankkeen aikana opitusta.

Väyläestetiikan suunnittelun on noudatettava ympäristön asettamia reunaehtoja ja tien estetiikkaan vaikuttavan päätöksenteon tulee perustua laajaan arvokeskusteluun. Jotta väylän yhteys ympäristöön saavutetaan, tulee suunnittelu käynnistää maiseman ja kaupunkirakenteen arvojen kartoittamisella. Eri tahojen vuoropuhelu ja verkottuminen ei kuitenkaan vähennä arkkitehtuurin ja estetiikan ammattilaisten merkitystä. Työssä ehdotetaan erityisen estetiikan koordinaattorin palkkaamista merkittäviin suunnitteluhankkeisiin.

Haastatteluissa tuli usein esille moniammatillisen yhteistyön merkitys. Arkkitehdin ja ympäristösuunnittelijan on helpointa vaikuttaa suunnitteluun, jos he työskentelevät osana työryhmää prosessin kaikissa vaiheissa. Suunnitteluprosessissa on myös kunnioitettava aikaisempien vaiheiden jo tehtyä, usein laajaakin, suunnittelutyötä. Keskeinen kehittämistehtävä onkin väyläestetiikkaan liittyvien suunnitelma-asiakirjojen ja niihin liittyvien tavoitteiden, selkeyttäminen ja yhteisen käytännön luominen.

Sekä väyläympäristön maankäytön että erilaisten suunnitteluratkaisujen havainnollistamiseen tulee kehittää keinoja ja osoittaa resursseja. Havainnekuviin avulla voidaan arvioida esteettisten ratkaisujen vaikutuksia rakennettavaan väyläympäristöön. Myös maankäytön suunnittelun osuus väyläympäristön kehittämisessä tulee entistä tärkeämmäksi kasvukeskusten laajentuessa. Yhä keskeisemmässä osassa tulee olemaan kaupunkien, Tiehallinnon sekä maanomistajien yhteispeli.

Väylän linjauksella ja tasauksella on tärkeä merkitys katu- ja kaupunkitilojen muodostumisessa sekä näkymäsuuntien ohjaamisessa. Samoin väylän rakenteet ja väyläympäristöön sijoitettavat taideteokset ovat olennainen osa väyläestetiikkaa. Kaupunkien pääväylillä on myös hyödynnettävä maisemasuunnittelun menetelmiä väylän sovittamisessa olemassa olevaan ympäristöön sekä löydettyä riittävän suurimittakaavaisia ja selkeitä viherrakentamisen ratkaisuja. Maankäyttö- ja rakennuslaki painottaa rakennetun ja luonnonympäristön vaalimista. Lain suomaa mahdollisuutta pitää käyttää näkyvästi kaikissa suunnitteluvaiheissa.

Tien rakentamisen laatu vaikuttaa oleellisesti tieympäristöön. Esteettisen laadun toteutuminen varmistetaan yksiselitteisillä suunnitelma-asiakirjoilla, laatumäärittelyillä sekä asiantuntevalla valvonnalla. Kunnossapidon laatutavoitteita tulee tarkistaa siten, että esteettistä laatua voidaan mitata.

Nyckelord: Estetik, stadsregioner, trafikmiljö, huvudvägar, miljökonst

SAMMANFATTNING

Estetik i städernas huvudleder –projektet består av tre arbetsfaser. I första fasen behandlades nuläget i städernas huvudleder: problem kring vad huvudledernas estetik omfattar, i planeringen och i genomförandet. I andra fasen behandlades olika lösningsmodeller och estetikens andel i vägplaneringsprocessen. Den här rapporten behandlar den tredje och sista fasen, där tre vägprojekt i olika planeringsfaser betraktades som exempel och där sakkunniga som deltagit i planeringen intervjuades. Samtidigt sammanfattar rapporten lärdomarna från hela projektet.

Vägplaneringen måste starta från de villkor som miljön ställer, och beslut som påverkar vägens estetik måste baseras på en bred värdediskussion. För att skapa ett samband mellan vägen och miljön måste planeringen påbörjas med att kartlägga landskapets struktur och värden. Samverkan och olika nätverk minskar inte behovet av estetisk och arkitektonisk sakkunskap. Det föreslås att en estetisk koordinator anställs vid betydelsefulla planeringsprojekt.

I intervjuerna underströks samarbetet mellan olika yrkesgrupper. Det är lättast för en arkitekt eller en miljöplanerare att påverka planeringen om arbetet sker inom arbetsgruppen i alla skeden av processen. I en planeringsprocess skall man respektera det ofta redan omfattande planeringsarbetet som gjorts tidigare. En central utvecklingsuppgift är att förtydliga de planeringsdokument som har med vägestetik att göra, klargöra målsättningar samt att skapa en enhetlig praxis.

Resurser och medel behövs för att åskådliggöra olika markanvändnings- och planeringsalternativ för vägmiljön. Med hjälp av åskådliga bilder kan man värdesätta hur de estetiska lösningarna påverkar planeringen kring vägen och den bebyggda miljön. När tillväxtcentra växer, blir planeringen av markanvändningen ännu viktigare för vägmiljön. Samspelet mellan städer, Vägförvaltning och markägare får en allt mera central roll.

Vägens sträckning och linjering har en central betydelse i att forma gatu- och vägutrymmen och i att styra siktlinjer. Även vägkonstruktioner och konstverk som placeras i vägområdet är en väsentlig del av vägens estetik. För städernas huvudleder bör man dels utnyttja landskapsplaneringens principer för att anpassa vägen till landskapet, dels hitta tillräckligt storskaliga och tydliga grönanläggningslösningar. Markanvändnings- och byggnadslagen betonar värden av byggd och naturmiljö. Man måste använda de möjligheter lagen ger i alla planeringsfaser.

Kvaliteten i vägbygget påverkar väsentligt vägmiljön. Den estetiska kvaliteten garanteras med hjälp av entydiga planeringsdokument, kvalitetsbestämmelser samt sakkunnig övervakning. Underhållets kvalitetskrav borde justeras så, att den estetiska kvaliteten kan mätas.

Keywords: Aesthetics, traffic environment, main roads, environmental art, urban region

SUMMARY

The project *Aesthetics of urban main roads* has consisted of three phases. The first phase concentrated on the present state of urban main roads: problems connected to their aesthetic objectives, to planning and construction. The second phase concentrated on the role of aesthetics in the planning process and on different ways to solve aesthetic issues in road planning. This report contains the results of the third phase and the main conclusions of the whole project. It is based on three case studies of road projects and on interviews with experts who were involved in them.

The desing of an urban main road must have the surrounding environment and local landscape as important starting points. All decisions affecting road aesthetics should be based on a wide discourse. At the initial stage of a road project the landscape structure and the other local values should be mapped out. The interaction and networking of the stakeholders does not diminish the importance of architectural and aesthetic professional skills. Significant road projects should always involve a road architecture and aesthetics coordinator.

The interviewees emphasized multidisciplinarity and cooperation. The architect and environmental planner will find it easier to have their say if they are involved at all project stages. The ideas and solutions invented at earlier stages should be respected. Thus it is important to further develop the expressiveness and clarity of planning documents. A more unified documentation system should be created.

We need to develop methods to illustrate both the road environment and the planning solutions. Illustrations are an important tool in assessing the impact of different aesthetic solutions to the built environment. The planning of road environments will become still more important with the development of urban growth centres. A central point will be the networking of cities, the Road Administration and landowners.

The geometry of the road is centrally important in the formation of urban and street spaces and in directing the gaze of the road user. Also the structures and fixtures represent the character of the urban road, as do works of art when included in the road environment. Landscape architectural methods should be used in adapting large roads to their environment. Landscaping should be adequately large in scale and easy to maintain. The Finnish land use and planning legislation emphasizes fostering the quality of the environment.

The final construction stages influence strongly the final result. Their quality must be controlled through clear planning documents, quality standards and professional control on location. The quality objectives used in road maintenance must be checked to allow for the measurement of aesthetic quality.

ESIPUHE

Tiehallinto käynnisti keväällä 1999 tutkimushankkeen kaupunkien pääväylien estetiikasta. Hankkeen tavoitteena on ollut tuoda esteettinen lähestymistapa muiden, vakiintuneempien ja enemmän tutkittujen näkökulmien, kuten liikenteellisten ja ympäristöhoidollisten näkökulmien rinnalle tasa-arvoisena osana.

Nyt valmistuva raportti on työn kolmannesta ja viimeisestä vaiheesta. Työn edellisissä vaiheissa on selvitetty:

I vaiheessa:

- kaupunkien pääväylien nykytilannetta
- ongelmia pääväylien estetiikan sisällössä ja toteutuksessa
- ongelmia suunnittelu- ja toteutusprosessissa

II vaiheessa:

- väyläestetiikan ratkaisumalleja
- väyläestetiikan laatutavoitteita
- väyläestetiikkaa suunnitteluprosessissa.

Tässä työn kolmannessa vaiheessa tehtävänä on ollut muodostaa malleja uusista toimintatavoista sekä työkaluja suunnittelun käyttöön. Kunnianhimoinen tavoite oli tehdä yhteenveto koko laajasta aihepiiristä: määritellä *kriteerit pääväylien estetiikalle* sekä luoda *ohjelma esteettisten asioiden läpiviemisestä ja laadunvarmistuksesta* kaupunkien pääväylien suunnitteluprosessissa.

Projektin kuluessa painotukset ovat muuttuneet. Työssä käsiteltiin ja tässä raportissa esitellään väyläestetiikan *ongelmia, sisältöä, suunnitteluprosesseja* ja lopuksi käytettävissä olevia, eri ammattikuntien esteettisiä *keinoja*. Se että alkuperäisiin tavoitteisiin ei ole kaikilta osin päästy eikä niissä ole täysin yritetty pitäytyäkään johtuu pitkälti eri osapuolten näkemyksistä, joista tutkijat ovat oppineet matkan varrella. Estetiikka on pikemminkin herkkyyttä erilaisille ympäristöille ja näkökohdille - perusteltuihin näkemyksiin pyrkivää keskustelua eri ratkaisuihin - kuin yksiselitteisillä kriteereillä määriteltävä kimppu ominaisuuksia, joka voidaan sellaisenaan ohjeistaa.

Tienpidon menettelyt ovat muuttumassa monin tavoin, mikä vaikuttaa tieympäristöjen suunnitteluun. Laadukkaan tieympäristön edistäminen perustuu pikemminkin 'ovelan pelintekijän' taitoihin kuin 'kaikkivaltiaan pääsuunnittelijan' valtaan. Siksi raportissa on esitetty vaihtoehtoisia menettelytapoja toimivan suunnitteluprosessin luomiseksi eikä yhtä ainoaa toimenpideohjelmaa.

Kolmannen vaiheen työstä on LT-Konsultit Oy:ssä vastannut VTM Jani Päivänen. Muut tekijät ovat mais. arkk. Arto Kaituri, MMM Elina Regårdh, arkk. Petri Saarikoski, TaM Päivi Alajuntti sekä sis.arkk. Liisa Ilveskorpi. Työryhmä haluaa kiittää edellisten vaiheiden projektipäälliköitä mais.arkk. Laura Yli-Jamaa sekä arkk. Hanna Pikkarasta. Työtä ovat ohjanneet mais. arkk. Göran Strandström, arkk. Anders Jansson ja arkk. Ulla Priha Tiehallinnossa.

Helsingissä helmikussa 2004
Tiehallinto
Tekniset palvelut

SISÄLTÖ

1	JOHDANTO	11
2	MENETELMÄT JA AINEISTO	13
2.1	Edellisen vaiheen johtopäätöksiä	13
2.2	Tämän vaiheen menetelmät ja esimerkkikohteet	15
3	KAUPUNKIEN PÄÄVÄYLIEN ESTETIIKAN KYSYMYKSIÄ	17
3.1	Kaupunkien pääväylät	17
3.2	Pääväylien merkitys kasvaa	18
3.3	Estetiikka ymmärretään eri tavoin	20
3.4	Pääväylien esteettisiä ongelmia	23
3.5	Kehä II:n opetukset	24
4	HAVAINNOT TARKASTELLUISTA ESIMERKKIKOhteista	28
4.1	Valtatie 6 yleissuunnitelma, kolmen kunnan pääväylä	28
4.2	Valtatie 4 kehittämissuunnitelma Oulun kohdalla	32
4.3	Kehä III Lentoasemantie – Tikkurila, urakoinnin valvonta	34
5	VÄYLÄESTETIIKAN SUUNNITTELUN ”PULLONKAULAT”	37
5.1	Koulutus	37
5.2	Moniammatillinen yhteistyö	39
5.3	Väyläestetiikan taloudelliset resurssit	39
6	VÄYLÄESTETIIKKA SUUNNITTELUPROSESSEISSA	41
6.1	Suunnitteluprosessin ongelmista	41
6.2	Prosessin kehittämis ehdotuksia	43
6.3	Estetiikan asema Tiehallinnon uusissa toimintamalleissa	46
7	VÄYLÄESTETIIKAN KEINOT	48
7.1	Väylän geometrian suunnittelu	48
7.2	Väylärakenteiden suunnittelu	52
7.3	Maankäytön suunnittelu	56
7.4	Maisema- ja vihersuunnittelu	67
7.5	Taide tieympäristössä	73
7.6	Väylien toteutus	80
7.7	Kunnossapito	56
8	YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSIÄ	86
9	HAASTATTELUT	88
10	KIRJALLISUUS JA MUUT LÄHTEET	89

1 JOHDANTO

Väyläestetiikka on käsitteenä vielä vakiintumaton. Asiasta keskusteltaessa kuulijoille muodostuu erilaisia mielikuvia sanan merkityksestä. Myös kokemukset positiivisesta tai negatiivisesta väyläympäristöstä ovat vaikeasti määriteltävissä, koska kukin kokee estetiikan arvot eri tavalla. Tutkimushankkeessa onkin lähdetty siitä, että kauneus ja estetiikka ymmärretään monipuolisesti. Jokaisella tarkastelijalla on oma taustansa, josta ympäristöään arvostelee. Estetiikka myös muuttuu ajan mukana, jolloin pitkäkestoisissa tiehankkeissa estetiikan kokonaisvaltainen suunnittelu vaikeutuu entisestään. Väyläestetiikkaa suunniteltaessa onkin olennaista, miten tämän ajan virtaukset vangitaan sekä miten ajan henkeä ja arvoja fyysisesti ilmaistaan. Lisäksi tavoitteena on löytää realistinen näkemys tulevaisuuden väyläympäristöstä.

Väylän esteettisesti harkittua toteutusta voi pitää itseisarvoisena tavoitteena. Tien käyttäjillä ja lähialueen asukkailla on oikeus ympäristöön, joka on harkitusti suunniteltu ja mielenkiintoinen sen ohella, että liikenteen haittoja lievennetään monin tavoin. Tämä on myös uuden, soveltavan ympäristöestetiikan pääsanomia. Esimerkiksi esteetikko ja filosofi Allen Carlson näkee, että ympäristöestetiikan tutkimusta motivoi juuri arkiympäristön tila ja sen parantamistavoite. Tavalliset maisemat ja näkymät, jokapäiväiset elinympäristöt, ovat esteettisen tarkastelun kohteina. Ympäristöestetiikka tarkastelee alueita "erämaista maalaismaisemiin, kaupunkimaisemiin, kaupunginosiin, ostoskeskuksiin ja niin edelleen" (Carlson 2002).

Tavallisen elämän esteettisten aspektien painotus osoittaa estetiikan tutkimuksen ja kehittämisen osallistumisprojekteineen olevan sukua taidekasvatukselle. Tätä on korostettu esimerkiksi Tanskassa, jossa 1990-luvun puolivälissä alkaneessa Kauniit tiet -projektissa on tiemaisemat koettu tärkeänä silmien avaajana arkiympäristön estetiikalle. Se suuntasi sanomansa tietyille kohdeyleisöille, joiksi valittiin paikalliset poliitikot ja suunnittelijat, yksityiset konsultit sekä tavalliset tienkäyttäjät ja lapset. Projekti pyrki kasvattamaan tavallisten tienkäyttäjien tarkkaavaisuutta ja kriittistä silmää ympäristönsä suhteen.

Esteettisen tarkastelun taustalla on kokoelma tietoa, joka vaikuttaa siihen, miten arvostamme kokemaamme, esteettisen tarkastelun kohdetta. Toiset lähestymistavat painottavat enemmän täydellistä "uppoutumista" (immersion) ja toiset esteettiseen kokemukseen liittyvää tietopohjaa. Allen Carlson toteaa, että molempia tarvitaan, joten lähestymistavat eivät ole välttämättä ristiriidassa keskenään. Sama osoittaa, että erilaiset maailman ympäristöt ovat esteettisesti yhtä "rikkaita" kuin parhaat taideteokset. (Carlson 2002)

Martinussenin (*Beautiful Roads* 2002a) mukaan arkkitehtuuri on osa hyvinvointiamme. Hänen mukaansa tanskalaisessa yhteiskunnassa on tapahtunut selkeä paluu arkkitehtuurin korkeaan arvostukseen ja symboliseen merkitykseen. Hän muistuttaa, että 1900-luvulle asti arkkitehtuurilla oli suuri symbolinen merkitys – pyramideista palatseihin ja oikeustaloihin. 1900-luku oli rationaalisuuden aikakautta, jonka mantraksi muodostui "form follows function". Ympäristöä muokattiin jopa tietoisesti tylsäksi ja ilmeettömäksi. Asiat menettivät ensin symbolisen ja sitten ilmaisullisen arvonsa.

Uusi tietoinen design-korostus julkisiin paikkoihin, kuten teihin, osoittaa, että olemme maailmamme muokkaajina muutakin kuin rationaalisia olentoja – asia, jonka tiedämme hyvin muilta elämän alueilta. (*Beautiful Roads* 2002a, 63)

Toisaalta voi miettiä estetiikan “välineellisiä” arvoja. Taide ja esteettiset periaatteet ovat yhä enemmän siirtyneet ulos keskustoista ja gallerioista, aiemmin pitkälti funktionaalisin periaattein suunniteltuihin julkisiin tiloihin. Kehityksessä voidaan erottaa erilaisia prosesseja, jotka vaikuttavat tähän:

- imagon kohottaminen yritysten ja kuntien strategioissa
- alueiden välisen kilpailun korostuminen ja korkealuokkaisen ympäristösuunnittelun merkityksen kasvu
- kansalaisten koulutustason nousu ja vaatimusten kohoaminen, monenlainen ympäristöaktiivisuus
- taideinstituution levittäytyminen; taiteilijoiden kiinnostus tavallisiin arjen paikkoihin, kuten teihin.



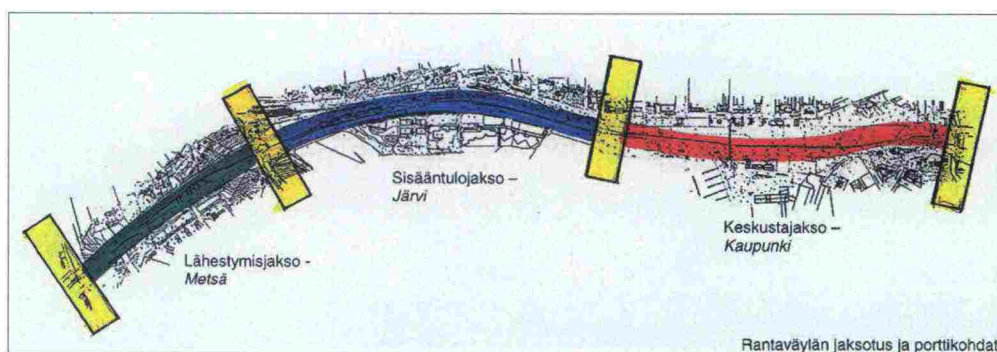
Kuva 1. Julkisilla paikoilla korostuu design. (Helsingintie, Turku)

2 MENETELMÄT JA AINEISTO

Työ perustuu kahden aikaisemman tutkimusvaiheen tuloksiin, nyt tehtyjen kolmen pilottikohteen suunnitelmien tarkasteluun sekä tutustumiseen suunnitelmien kohdealueisiin. Hankkeisiin sekä väyläestetiikan muodostumiseen liittyen on tehty myös lukuisia haastatteluja tiensuunnittelujen eri toimijoille.

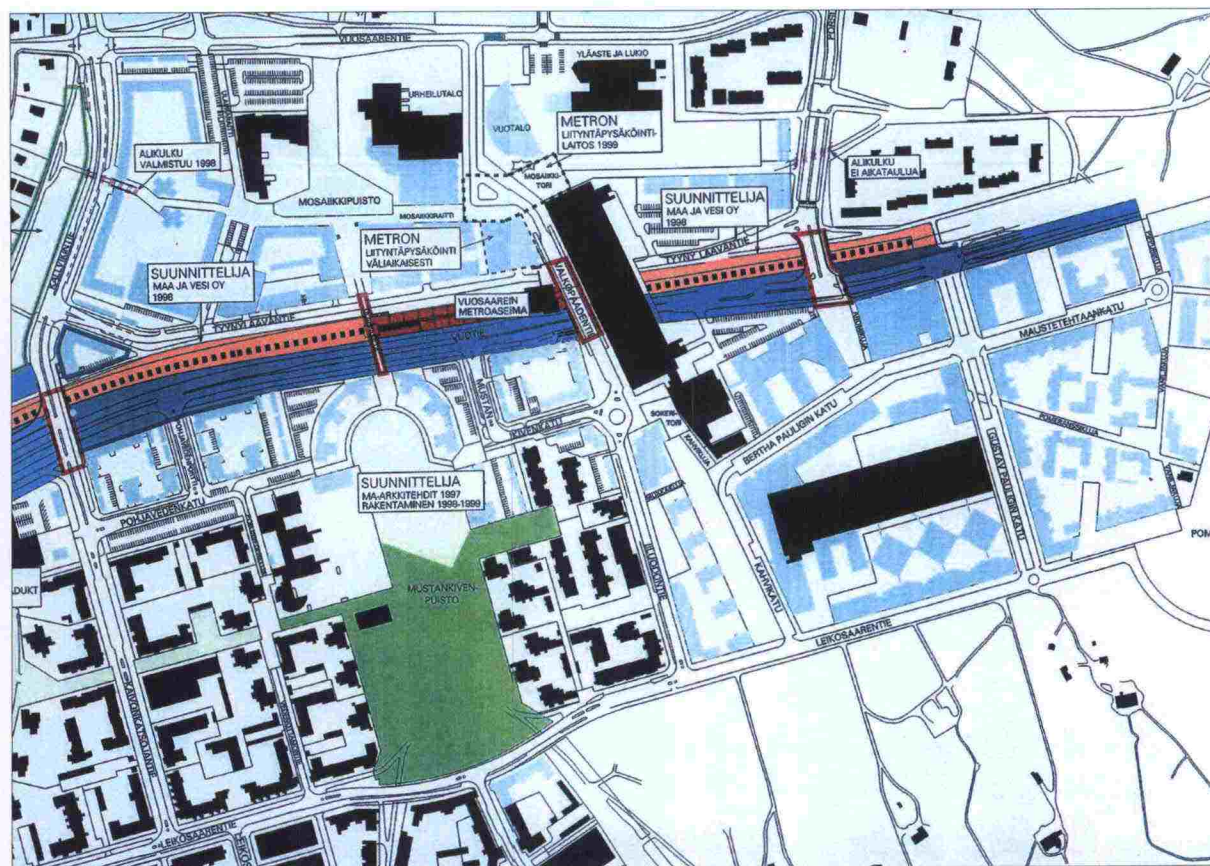
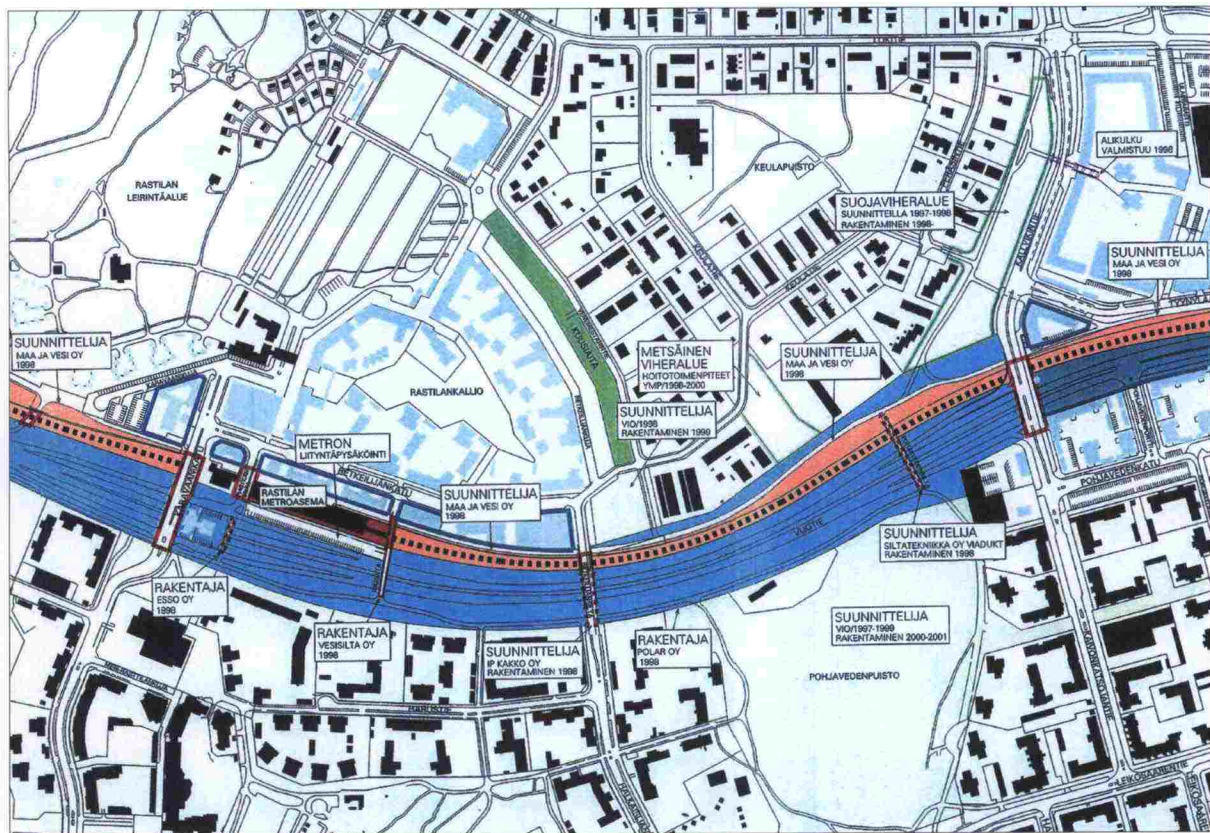
2.1 Edellisen vaiheen johtopäätöksiä

Kaupunkien pääväylien estetiikka -selvityksen toisessa vaiheessa (*Kaupunkien pääväylien...2001a ja 2001b*) tutkittiin väyläestetiikan erilaisia ratkaisumalleja esimerkkitapauksena Jyväskylän rantaväylästä vuonna 1999 järjestetty suunnittelukilpailu. Toisena osiona pohdittiin väyläestetiikan osuutta suunnitteluprosessissa esimerkkeinä Vuotie Helsingin Vuosaaressa ja Turun sisääntulotie eli Helsingintie.



Kuva 2. Suunnittelukolmio Oy:n ehdotus Rantaväylän jaksotukseksi suunnittelukilpailussa vuonna 1999. Jyväskylä.

Selvityksessä todettiin, että tien estetiikkaa korostamalla saavutetaan perustelun väyläratkaisun ohella myös muita arvokkaita asioita. Vuotie-hankeessa korkealuokkaisella tiellä saatiin kaupunginosalle positiivista mainetta. Lisäksi esteettinen idea ja sitoutuminen korkealuokkaiseen suunnitteluun toimi suunnitteluryhmää koossapitävänä voimana läpi pitkäkestoisen, hyvin monista eri toimeksiannoista koostuneen prosessin (*Kaupunkien pääväylien...2001a*, 57-58).



Kuvat 3. Vuotie ja metro ympäristöineen, suunnittelu- ja rakentamistilanne 1998.
Helsingin kaupungin rakennusvirasto/Katuosasto.

Turun Helsingintien rakentaminen taas näytti, että ympäristön huolellisella suunnittelulla pystyttiin parantamaan suuren, kiistellyn tiehankkeen hyväksyntää. Haastatellut arvelivat myös, että kiistoista oli ollut vuorostaan hyötyä myös estetiikalle. Ilman hankkeen kohtaamaa kritiikkiä tietä ei olisi suunniteltu yhtä korkeatasoisena. Tosin työryhmän kesken oli erimielisyyttä lopputuloksen onnistuneisuudesta tiettyjen raskaiden rakenteiden ja moottoritiemäisten ratkaisujen osalta (*Kaupunkien pääväylien...* 2001a, 58-60).

2.2 Tämän vaiheen menetelmät ja esimerkkikohteet

Tässä raportissa esittäytyvä *Kaupunkien pääväylien estetiikka* -työn kolmas vaihe on yhdistelmä kirjallisuus- ja haastatteluselvitystä sekä käytännön suunnitteluprosesseihin osallistumalla hankittuja kokemuksia. Raportoidut tulokset perustuvat:

- maastokäynteihin, kohteiden valokuvaamiseen ja tarkasteluun erilaisilla väylillä
- kirjallisuusselvityksiin
- asiantuntijoiden haastatteluihin
- kierrokseen pääkaupunkiseudun uusimmilla pääväylillä estetiikka-asiantuntijaryhmän kesken; esimerkkinä tarkasteltiin muun muassa Kehä II:tä (Vuosaari 2002)
- kolmen esimerkkinä toimivan väyläsuunnitteluprojektin tarkasteluun.

Väyläsuunnittelun esimerkkikohteiksi valittiin kolme hanketta, joissa oli alka-massa selkeästi uusi suunnitteluvaihe. Ajatuksena oli, että tekijät pääsevät tarkastelemaan ja mahdollisuuksien mukaan avustamaankin suunnittelua hankkeiden ollessa tärkeässä saumakohdassa. Nämä kolme pilottihanketta esitellään seuraavissa kappaleissa.

Valtatien 6 parantamisen yleissuunnitelma välillä Lappeenranta-Imatra

Valtatien 6 yleissuunnitelman laati Kaakkois-Suomen tiepiirin tilauksesta LT-Konsultit Oy:n työryhmä. Kyseessä oli laajaa kaupunkiseutua yhdistävä liikennehanke, joka oli yhdessä ratkaisevimmista suunnitteluvaiheistaan.

Väyläestetiikkapilotti oli luonteeltaan osallistuvaa havainnointia. Pilotti toi projektiryhmän työskentelyyn yhden asiantuntijan työpanoksen, jonka tehtävänä oli vertailla eri asiantuntijoiden ja sidosryhmäläisten näkemyksiä sekä auttaa työstämään niistä yksi yhteinen, kestävä visio. Työn aikana haastateltiin kuusi tilaajan ja sidosryhmien edustajaa.

Tehtävät:

- lähtökohtien analysoiminen ja estetiikkasuunnitelman laatiminen yhteistyössä yleissuunnitelman tekijöiden kanssa
- maastokäynnit väylän nykytilanteen, reunaehto- ja eri visioiden hahmottamiseksi ja raportoimiseksi
- estetiikan laatutason määrittäminen projektiryhmän yhteisen idea- ja tavoitetason löytämiseksi. Pyrkimyksenä oli mm. saada aikaan arvokeskustelua estetiikan merkityksestä
- haastattelujen tekeminen sekä eri asiantuntijoiden näkemysten esillä pitäminen

- maankäyttösuunnitelmien ja yleissuunnitelman laadinnan vuorovaikutukseen osallistuminen
- muistion laatiminen opitusta ja sen yleistettävyyden pohdinta.

Kehä III, Lentokentäntie – Tikkurila, urakoinnin valvonta

Urakka käsittää Kehä III:n (kantatie 50) parantamisen välillä Lentoasemantie – Tikkurila. Tilaaja on Tiehallinnon Uudenmaan tiepiiri. Urakoitsija on Työyhteisliittymä Kehä (Rakennus Oy Lemminkäinen ja Skanska Tekra Oy).

Väyläestetiikkahankkeen tavoite oli raportoida urakan esteettisen valvonnan onnistumisesta, suunniteltujen väylätilaa muodostavien rakenteiden laadullista toteutumisesta sekä osallistua laadunvalvonnan määrittelyyn.

Tehtävät:

- suunnitelmien arviointi
- laadunvarmistusprosessin arviointi
- rakentamisen lopputuloksen arviointi
- arvio suunnitelman toteutumisesta.

Käytännössä työn aikana voitiin tarkastella väyläarkkitehtuurin valvontaohjelmaa ja osallistua melusteiden värimallien tarkastukseen. Urakoitsijan, tilaajan ja suunnittelijoiden haastatteluja tehtiin viisi.

Väylätilaa muodostavista rakenteista vain ensimmäisten melusteiden rakentaminen ehdittiin aloittaa tämän raportin valmistumiseen mennessä, joten työn puitteissa ei voitu arvioida suunnitelmia ja niiden toteutumista tai laadunvarmistusprosessin toimivuutta käytännössä.

Valtatien 4 kehittämissuunnitelma Oulun kohdalla

Valtatien 4 kehittämissuunnitelman etenemistä seurattiin ulkopuolisen tarkkailijan roolissa. Suunnitelma laadittiin projektikonsultaationa Tiehallinnon Oulun tiepiiriin ja Oulun kaupungin toimeksiantona. Projektinjohtokonsulttina toimi Sito-Konsultit Oy ja tiensuunnittelusta vastaava konsultti oli SCC Viatek Oy. Suunnittelu aloitettiin lokakuussa 2002, ja se päättyi kesäkuussa 2003.

Tehtävät:

- suunnittelijoiden sekä tilaajan ja sidosryhmien edustajien haastattelut
- osallistuminen tilaisuudesta järjestettyyn aloitusseminaariin
- tapauksen yleistettävyyden pohdinta ja tulosten raportointi.

3 KAUPUNKIEN PÄÄVÄYLIEN ESTETIIKAN KYSYMYKSIÄ

Kaupunkien pääväylät ovat keskeisiä teitä, joilla työmatkalaiset, koululaiset ja joukkoliikenteen käyttäjät viettävät aikaa joka päivä. Pääväylät ovat olennainen osa kaupunkiympäristöä ja sitä kokemusmaailmaa, jonka keskellä kaupunkilainen hahmottaa ympäristöään. Ne ovat osa julkista tilaa.

Pääväyliä estetiikka ymmärretään monilla eri tavoilla: toiset korostavat rakenteita, toiset liikkuvan katsojan havaintoja. Pääväyliä esteettiset ongelmat vaihtelevat väylätyypeittäin. Ne liittyvät usein kaupungin reuna-alueiden keskeneräisyyteen, joka toisaalta tuo monia kehittämisen mahdollisuuksia.

3.1 Kaupunkien pääväylät

Kaupunkien pääväylille on vaikea löytää yksiselitteistä määritelmää. Tielaitoksen vuonna 1993 julkaisemassa Pääväylät kaupunkialueella -ohjeessa pääväylät määritellään seuraavasti: "Ne ovat valtakunnalliselle tai seudulliselle liikenteelle tarkoitettuja ohikulku-, läpikulku- sekä sisääntuloväyliä. Hallinnollisesti ne ovat yleisiä teitä, mutta ne voivat olla myös katuja. Kaupunkialueilla tarkoitetaan tässä yhteydessä rakennettuja, asemakaavoitettuja alueita, jotka ovat väylän läheisyydessä tai vaikutusalueella." (*Pääväylät kaupunkialueilla 1993*).

Kaupunkiseutujen yleiset pääväylät on jaettu neljään luokkaan, jotka ovat ohitus-, tangentti-, säteittäis- ja yhdysväylät. Luokkia täydentävä ryhmä on kaupunkien sisäiset pääkadut. Pääväyliä historia on sidoksissa kaupunkien kasvuun, joten ne ovat myöhään kaupungistuneessa Suomessa suhteellisen nuoria. Esimerkiksi kehäväyliä kuvataan kaupunkirakenteen vuosirenkaina, joita on lähes kaikissa yli 20 000 asukkaan kaupungeissa. Pääväyliä asema on hieman erilainen riippuen kaupungin yksilöllisistä piirteistä, mutta niiden rooli voidaan kuitenkin luontevasti luokitella yhteisten ominaisuuksien mukaan.

Pääväylä on monin tavoin suhteessa kaupunkirakenteeseen. Rakennemalleja tarkasteltaessa huomataan esimerkiksi, että vajaa puolet kaupungeista perustuu ruutukaavaan, mutta ruutukaavan suhteellinen osuus kaupungin pinta-alasta on nykyään yleensä varsin pieni. Suomen kaupungeista 65 prosenttia on yksikeskustaisia, mutta vain 8 prosenttia on nauhakeskusmaisia tai niissä on useampia keskustoja. (*Tiehallinnon toimintalinjat kaupunkiseuduilla 2002*)

Tiehallinnon hallinnoimia pääväyliä on yli 20 000 asukkaan kaupunkien taajama-alueilla noin 1000 km sekä noin 250 km sellaisia pääkatuja, jotka täydentävät pääväylästä ja välittävät seudullista liikennettä. Ne jakautuvat tyypeittäin siten, että säteittäisiä teitä on hieman vajaa puolet, ohikulku- ja kehäväyliä on vajaa 40 % sekä yhdys- ja terminaaliteitä 10–15 %. (*Tiehallinnon toimintalinjat... 2002*)

Kaupunkien pääväylistä tehtiin tilaselvitykset vuosina 1995–97. Ongelmana koettiin esimerkiksi se, että vielä 1980-luvun alussa ei ollut tehty suurtakaan eroa taajamateiden ja muiden yleisten teiden välille, vaan tiejärjestelyt noudattivat samoja liikennepainotteisia tavoitteita ja toteuttivat samoja standardiratkaisuja. (*Yleisten teiden ympäristön tila 1996*)

Kaupunkien pääväyliä koskevat monet Tiehallinnon keskeisistä tavoitteista ja toimintalinjauksista. Tavoitteiden mukaisesti kaupunkiväylät tulee suunnitella siten, että väylän sijainti, muoto ja mitoitus noudattavat kaupunkiseudun mitta-kaavaa. Tiet on myös sopeutettava kaupunkirakenteeseen ja -ympäristöön. Toimenpiteiden priorisoinnissa korostetaan erityisesti kaupunki- ja maisemakuvan kehittämistä sekä liikenteen haittojen torjuntaa. Kaupunkiväylillä erityisen tärkeitä ovat myös liikenneturvallisuustavoitteet – nopeusrajoitusten noudattamista tuetaan teiden muotoilulla ja tarvittaessa nopeutta alentavin rakenteellisin toimin. (*Tiehallinnon toimintalinjat... 2002*)

3.2 Pääväylien merkitys kasvaa

Kaupunkien kasvaessa niiden rakenne lähestyy väyliä. Väylien kehittyminen lisää yhteyksien parantuessa alueen käyttökelpoisuutta ajoneuvoliikenteen tarpeisiin. Tämä hyödyttää erityisesti yrityselämää, joka pyrkii sijoittumaan näkyviin paikkoihin pääväylillä. Ajoneuvoliikenteen kasvu ja asuintalojen täydennysrakentaminen suurten väylien varsiin kuitenkin heikentää kevyen liikenteen ja lähiasukkaiden olosuhteita. Liikennealueet ovat kyselytutkimuksissa asukkaiden yleisimmin mainitsemia "epämieluisia paikkoja" (Korpela ym. 2001, 130 - 134). Kaupungin reunojen pääväylät koetaan entistä tärkeämmiksi monistaikin syistä:

- väyläympäristö vaikuttaa kaupungista syntyvään mielikuvaan
- väylien käyttäjämäärät kasvavat
- maankäytön tehostamisen tarpeet väylien läheisyydessä lisääntyvät kaupungin kasvaessa ja tiivistyessä
- yrityselämä hakeutuu väylien läheisyyteen logistisista syistä, mutta myös näkyvyyden vuoksi ja kokee ne osana julkiskuvaansa
- kaupungit kilpailevat keskenään sekä yritysten sijoittumispaikkoina että yhä enemmän myös asuinympäristöinä
- väyläympäristöt ovat osa asuinalueiden viihtyisyyttä ja ympäristöarvoja, toisaalta taas liikenteen kasvu lisää erilaisia haittavaikutuksia

Väyliä edellytettävä liikennekapasiteetti kasvaa yhdessä ympäröivän kaupungin kanssa, jolloin esimerkiksi väylän suoja-alueet nähdään yhä useammin vajaakäyttöisinä hukkapaloina. Yritykset haluavat usein sijoittua pääväylien varsiin. Erityisesti tilaa vaativa kauppa valitsee näitä sijaintipaikkoja, joista tulee käytännössä uusia kaupunginosia, kuten Vantaan Petikon myymäläalue Kehä III:n varressa. Väyliin liittyvän maankäytön tulevaisuutta leimaa kuitenkin talousnäkyymiin liittyvä epävarmuus. Väylien reuna-alueiden maankäytön rahalliset panokset kasvavat sekä voittojen että kustannusten osalta. Tämä aiheuttaa suunnittelussa ristiriitoja mm. siitä, kuka on hyötyjä ja kuka maksaja.

Kun päätiety integroituvat osaksi kaupunkirakennetta, ovat ne myös yhä selkeämmin osa julkista kaupunkikuvaa. Kaupungit ja kunnat voivat väyläympäristöjen avulla vaikuttaa ainakin mielikuvatasolla sekä kaupunkilaisiin että teiden käyttäjiin. Kasvavassa kaupunkirakenteessa pääväylien ympäristöön kohdistuu myös virkistysaluevaatimuksia, jotka ovat usein ristiriidassa liikenteen aiheuttaman melun ja päästöjen kanssa.



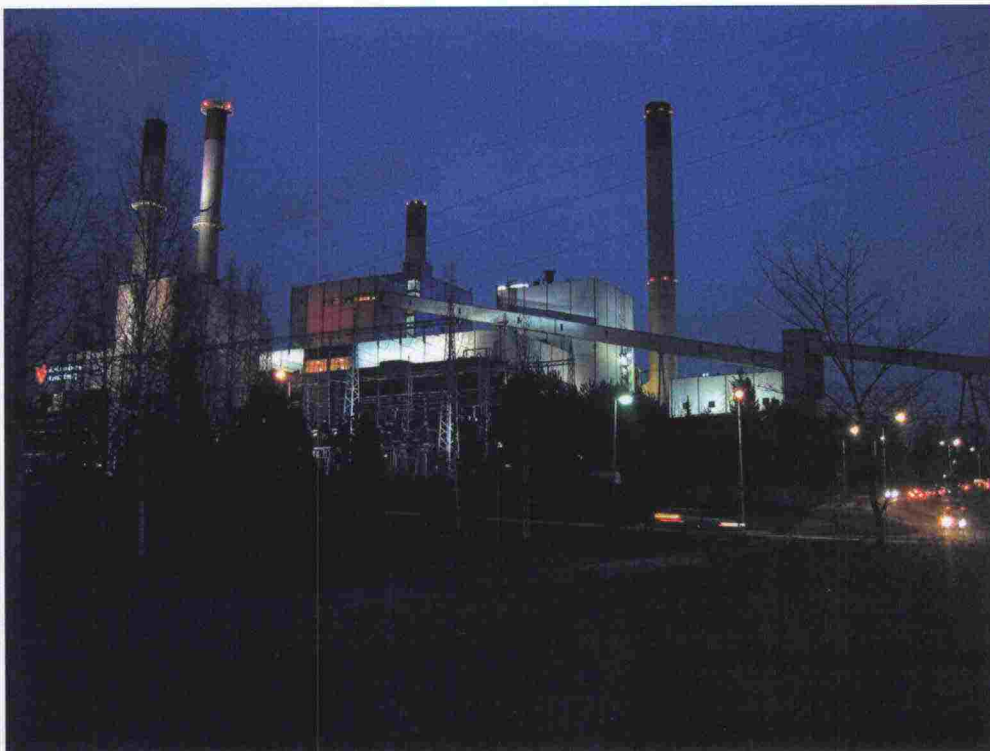
Kuva 4. Tilaa vievä kauppa sijoittuu kaupunkien ulkokehälle pääteiden varsiin. Se tuo näille teille paljon uusia liikkuvia katsojia. Petikko, Vantaa.



Kuva 5. Pääväylät ovat tuhansien bussimatkustajien arkimaisemaa. Länsiväylä, Espoo.

3.3 Estetiikka ymmärretään eri tavoin

Katse harhailee, löytää, tunnistaa ja valikoi. Se etsii kiintopisteitä. Jotkin asiat kiinnittävät huomiomme, toiset taas ohitamme itsestään selvinä. Kauneus tunnetusti pakenee määrittelyä. Sitä voi nimittää harmoniaksi tai sopusoinnuksi, mutta toisina aikoina on korostettu enemmän jylhyyden ja hämmästyttävyyden kauneutta. Teollisten maisemien yhteydessä estetiikan tutkijat ovat kirjoittaneet "teknologisen ylevän" käsitteestä. Sillä kuvataan ällistystä ja ihailua, ihmisen oman pienuuden kokemusta suuren ja mahtavan teknisen luomuksen edessä – ajatus, joka heijastuu esimerkiksi Vantaan Energian rohkeasta esilletuomisesta Kehä III:n varrella.



Kuva 6. Vantaan energian voimalaitos yövalaistuksessa. Kehä III, Vantaa.

Kauneus ymmärretään vastakohtansa kautta. Tien estetiikan merkitys avautuu katsottaessa tylsää tai selkeästi epäonnistunutta tietä. Yksi estetiikan määritelmistä perustuukin kiinnostavan ja tylsän jaotteluun. Epäesteettistä on vain se, mihin emme lainkaan kiinnitä huomiota. Toinen määritelmä perustuu kauneuden ja rumuuden akseliin, jolloin epäesteettistä on se, että kohde "riitelee silmän kanssa". Silloin kohteessa on jokin sovittamaton ristiriita meidän kokemustapaamme nähden.

Kokemuksista voi tietysti olla eri mieltä. Jokaisella on oma henkilötaustansa, josta käsin maailmaa tarkastelee. Siksi estetiikka on myös puhetta, tulkintoja ja arvokeskustelua. Se koskee väistämättä hyvää makua, mieltymyksiä ja asiantuntijuutta – kenen makuarvostelma painaa eniten. Mausta sanotaan olevan turhaa keskustella, koska se muuttuu jatkuvasti. Keskustelu on kuitenkin välttämätöntä juuri siksi, ajan kulusta johtuen. Olennaista yhteisen maailmamme kehitykselle on, miten tämän ajan virtauksia vangitaan, ja miten ajan henkeä ja arvoja ilmaistaan fyysisesti.

Eräs aiemmassa tutkimuksessa haastateltu, harrastuksissaan taiteellisesti suuntautunut tienkäyttäjä, käytti paljon teknologisen ylevän sanastoa arvioidessaan äskettäin parannettua Länsiväylää. Hän kuvasi uutta "hurjan, teknisen ja edistyneen näköistä" Länsiväylää sen kautta, millaisen kuvan se antaa Espoosta:

"Musta tuntuu aika räväkältä alulta, jos ensimmäistä kertaa tulee jostain tänne, ja se on ensimmäinen mitä Espoosta näkee, niin voi kyllä tulla ajatus, että aikamoista porukkaa, että pitää tämmöinen tie rakentaa. Mutta sopii kyllä hyvin imageen, jos on tulossa jonnekin Digitalille, HP:lle tai tietokoneyritykseen – että sitä sitten jo suhtautuu ihan kunnioittavasti eikä luule tulleensa johonkin käpykylään." (Päivänen ym. 1997, liite 4)



Kuva 7. Länsväylän ja Kehä I:n teknomaisemaa. Keilalahti yövalaistuksessa.

Väyläympäristön kauneus liittyy kiinteästi väylän muihin ominaisuuksiin, kuten tien toimivuuteen ja liikenteen haittoihin. Teiden esteettiseen suunnitteluun suhtaudutaan joskus varauksellisesti, sillä arvellaan, että kysymys on rahasta, joka on jostakin tarpeellisemmasta pois. Kuitenkin estetiikkaa luovat joka tapauksessa jo välttämättömät rakenteet.

Aidattu ja liikenneturvallinen tie voi olla tylsä ajaa, mikä voi osaltaan johtaa ylinopeuksiin ja riskikäyttäytymiseen. Ruotsissa on tutkittu tieympäristön kauniiksi kokemisen, liikennekäyttäytymisen ja -turvallisuuden välisiä yhteyksiä. Drottenborgin (2002) väitöskirjatyön tulosten mukaan kauniiksi koetut liikenneympäristöt saavat ajajan voinnin paremmaksi kuin rumiksi koetut, ja ajajien tietoisuus fyysisestä ympäristöstään on parempi kauniissa ympäristöissä. Drottenborgin koeasetelmassa paljastui, että kauniiksi koetut liikenneympäristöt suosivat hitaita nopeuksia. Kauniissa ympäristössä vietetyn lepatauon jälkeen ajettiin 5 – 10 % hitaammin kuin rumassa ympäristössä. Kauniiksi koetussa ympäristössä

saavutettu positiivinen mieliala oli selkeässä yhteydessä tähän. Vastaavasti pahantuulisuuden lisääntyminen rumaksi koetussa ympäristössä nosti keskinopeuksia noin 3 %. (Drottenborg 2002, luku 3.2., 10) Tulokset olivat vastaavia aiempien ympäristöpsykologisten tutkimusten kanssa, joiden mukaan miellyttävät ympäristöt pitävät mielenkiintoa yllä ilman henkilön erityistä keskittymistä. Tutkittavaksi jäi, voiko ympäristön kauneus myös häiritä ajajan keskittymistä. (mt., luku 4.1., 1)

Estetiikan korostamisella pyritään toiminnallisten ja koettujen kokonaisuuksien parempaan hahmottamiseen. Estetiikka ei ole erillinen osatekijä, jonka voi irrottaa kokonaisuudesta tai myöhemmin liittää siihen. Estetiikalla ei myöskään voi peittää sitä tosiasiaa, että liikennesuunnitteluun liittyy aitoja ristiriitoja. Niiden tunnistaminen ja tunnistaminen on välttämätöntä, kun pyritään uusiin esteettisiin ratkaisuihin ja innovaatioihin. Esimerkiksi meluntorjunta on mahdollista toteuttaa niin, että se ei vain sulje tietä ja ympäristöä erilleen, vaan tuottaa myös jonkin myönteisen vaikutelman ja luo osaltaan kaupunkikuvaa.

Tässä työssä haastatellut maankäytön ja väyläsuunnittelun ammattilaiset ovat ymmärtäneet tien estetiikan monella eri tavalla. Ensimmäisen mukaan tie sinänsä on eri rakenteista koostuva rakennelma, joka pysyy paikallaan.

“Estetiikasta tulee mieleen se tienvarsimaisema ja minkälaisia siltoja, liittymiä ja valaisimia ja tällaisia ihan perusasioita. Mutta sitten esimerkiksi Pori - Kankaanpää -välillä on näitä taideteoksia rakennettuna jakajiin, että siitä sai vähän käsitystä, että mitä muuta se voisi olla.” (arkkitehti, kaupunki)

Toisessa puheenvuorossa korostuu tien erityisyys esteettisenä havaintokohteenä; se, että katsoja liikkuu, kohteen pysyessä paikallaan.

“Ymmärtäisin sen [tien estetiikan] niin, että liikkuu sitä sitten millä tahansa välineellä väylää myöten niin se tarjoaa miellyttäviä kokemuksia ja näkymiä, selkeätä ja turvallista ajoa – sitä on mukava ajaa ja siinä on tarvittaessa turvallista ohitella ja välillä tulee elämyksiä että 'hah, mikäs tuolla on', ja sellaista. Niinku tavallaan pitää virkeänä sen ajamisen suhteen. Tietysti se ettei se ole ympäristöön sellainen halkaisu.” (arkkitehti, maakuntaliitto)

Kolmas tapa kokea tien estetiikka on, että kaikessa näkyvässä on esteettinen puoli, vaikka siihen ei olisi suunnittelussa erityisesti panostettukaan.

“Ei ole olemassa teitä, joissa 'estetiikkaa ei tarvita'. Yhteisessä kielessä on edelleen niin paljon puutteita ja mustia aukkoja. Keskustelun ristiriita tulee esimerkiksi siitä, että linjauksen suunnittelua ei edes pidetä estetiikkana, vaan kustannuksia aiheuttavia muotoiluja valaisimia ja sillankaiteen väriä. Tähän kyllä syyllistyy moni estetiikan suunnittelijakin, kun muuhun ei kykene tarttumaan...” (arkkitehti, kaupunki)

3.4 Pääväylien esteettisiä ongelmia

Kaupunkien pääväylät ovat usein kaupunkialueen rajalla, radikaalien kasvu- ja muutostrendien alueella. Ne välittävät suuria liikennevirtoja. Samalla ne ovat kuitenkin yleensä ongelmia ympäristölleen. Suuret liikennemäärät aiheuttavat ruuhkautumista ja riskejä liikkujille sekä yhteen "haittakäytävään" keskittyneitä päästöjä, jotka vähentävät ympäristön asukkaiden viihtyvyyttä. Väylien rakentaminen asuinalueiden ulkopuolelle tuo näkyville varastoja ja varastomyymälöitä, parkkipaikkoja, epämääräisiä pientareita ja useimmiten kaupungin vähemmän huolitellun takapihan tai laita-alueen.

Uusilta urbaaneilta alueilta puuttuvat toisaalta avoimen maaseudun luonnollinen viehätys ja toisaalta kaupunkikeskustan historiallinen ympäristö. Ne ovat muiden kuin kaupunkisuunnittelun perinteisten tavoitteiden pohjalta suunniteltuja, teollisia, funktionaalisia asuin- ja työpaikkaympäristöjä. Liikennejärjestelmä on näiden alueiden selkäranka. Sen toimivuuden ja palvelutason suhteen vallitsee varsin korkeat vaatimukset. (*Beautiful Roads 2002a*)

Selkeän ongelman muodostaa myös kaupungin hahmottuminen väylälle. Väylän varsien mielenkiinnottoman näköiset alueet pyrkivät suojautumaan tien melulta kääntämälle sille selkensä. Liikenneväylien estevaikutus pystyy tyrehdyttämään vähäisenkin urbaanin elämän ja rationaaliset suunnitteluratkaisut aiheuttavat monotonisen yleisvaikutelman. Esikaupunkimiljöön on arkkitehtuurin sekä maisema- ja tiensuunnittelun haastavaa aluetta. Parantamalla tieympäristöä esimerkiksi istutuksin, täydentävin rakennuksin tai varmistamalla tienkäyttäjien paremmat yhteydet lähialueelle, voidaan alueelle luoda vaihtelevuutta ja vahvistaa kehitettävänä olevien kohteiden identiteettiä. (*Beautiful Roads 2002a*).

Väylien esteettiset ongelmat ovat erilaisia riippuen pääväylätyypistä.

Ohitusväylä kulkee kaupungin tai taajaman ulkopuolella, jolloin maankäyttöä on vain satunnaisesti tien varrella tai tuntumassa. Tyypilliset ongelmat koskevat kaupungin näkyvyyttä: maamerkkien puutetta, epämääräistä silhuettia, "pitkää julkisivua", puuttuvaa suhdetta paikallisuuteen ja mahdollisiin kulttuurimaisemiin sekä väylien opaste- ja merkkimaaailmaa. (*Kaupunkiseutujen tienpidon toimintalinjat 2002*)

Tangenttinväyliä ovat **kehäväylät** ja **keskustakehät**. Kehäväylästä puhutaan useimmin silloin, kun kiertävä väylä kulkee esikaupunkialueella tai taajaman laidalla. Sen varrella on tilaa vievän kaupan, palvelujen ja työpaikkojen kortteleita sekä asumista. Keskustakehä taas syöttää keskustaa ja palvelee keskustatoimintoja, pysäköintiä ja asumista. Näiden väylien ongelmat liittyvät mm. liikkujan mahdollisuuksiin orientoitua ja jäsentää kaupunkirakennetta, laiminlyötyihin välialueisiin, kevyen ja joukkoliikenteen puutteisiin, meluun ja ympäristövaikutuksiin sekä tavoiteltuun kaupunkikuvaan ja imagoon. (*Kaupunkiseutujen tienpidon toimintalinjat 2002*)

Lähestymisteiden rooli tiejärjestelmässä on monimutkainen. Niiden päätarkoituksena on tuoda autonkäyttäjät esikaupungeista keskustaan ja toimia samalla sisään-tulo- ja syöttöteinä. Lähestymistiet voivat olla suuria, julkisivuttomia liikenneväyliä, jotka ovat visuaalisesti irrallaan ympäröivästä kaupungista, koska kukaan ei halua autoja ja melua aivan ovensa ulkopuolelle. (*Beautiful Roads b*)



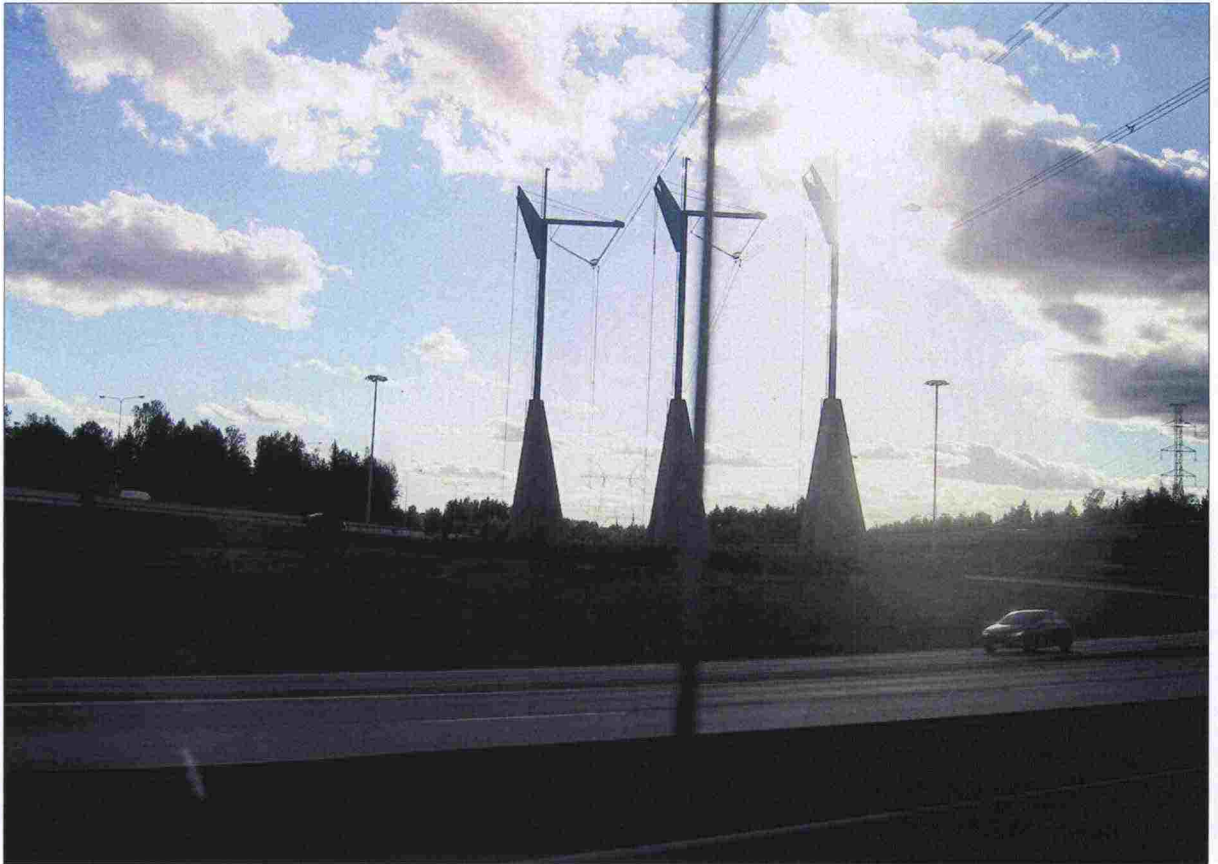
Kuvat 8. Avara golfkenttä ja Antti Nurmesniemen suunnittelemat voimajohtopylväät (sivulla 25) tuovat komean korostuksen suuren mittakaavan moottoritie-miljööseen. Turunväylän ja Kehä III:n liittymäalue, Espoo.

Lähestymistiet antavat sekä ensimmäisen että viimeisen vaikutelman kaupungista, joten ne ovat tärkeitä parannuskohteita, osana yleistä kaupunkien parantamiseen tähtäävää työtä. Osittain on kyse tien lähellä olevien rakennettujen alueiden fyysisestä parantamisesta. Vanhempien teiden kohdalla erityisen huomion ansaitsevat pinnoitus, varusteet ja kasvillisuus, koska käytettävissä oleva tila on usein hyvin rajattu. (*Beautiful Roads b*)

Moderneilla, suuremmilla väylillä innovatiivisuutta kaivataan siihen, että irrallisista tieosuuksista voidaan muokata kaunis tiejatkumo. Jokainen osuus on analysoitava ja suunniteltava ottamalla sen erityispiirteet huomioon, ja luoda samalla ehyt siirtymä maaseudulta kaupunkiin. (*Beautiful Roads b*)

Yhtenä hyvin yleisenä ongelmana on todettu, että suurten teiden ympäristössä paikat eivät erotu toisistaan, johtuen osin niiden jäsentymättömyydestä ja suunnittelelmattomuudesta. Samat ketjuliikkeet seuraavat toistaan lähes kaikkien kaupunkien ulkolaidalla, ja ne ovat harvoin ilo silmälle laajoine parkkikenttineen. Liikkuvan katsojan kova nopeus vielä lisää 'paikattomuuden' (*placelessness*) kokemusta ja ympäristön turruttavuutta. Siirtymät maaseudun, esikaupunkialueiden ja kaupungin välillä eivät hahmotu katsojalle.

Kaupunkikeskustojen julkiskuvaa on parannettu viime vuosina. Suunnittelun painopiste on nyt siirtymässä myös sisääntuloteihin. Ne ovat usein ensimmäinen asia, mitä kaupungista havaitaan, ja usein ainoa, jos ajetaan kaupungin ohitse.



3.5 Kehä II:n opetukset

Suuren kaupunkiväylän suunnittelun ongelmiin perehdyttiin tämän työn asiantuntijakierroksen esimerkkitapahtumana olleessa Kehä II:ssä (Vuosaari 2002). Tämä Etelä-Espoon läpäisevä osuus toteutettiin 1990-luvun lopulla. Yksi asiantuntijoista tiivisti kokemuksen väylän päästä päähän ajamisesta:

“hirveästi esteettisiä yrityksiä: keijuvalaisimet, vaaleansiniset kaiteet ja tummat meluaidat, joilla ei mitään tekemistä keskenään - ja samalla viilto maisemassa”.

Kierroksen osanottajien mukaan Kehä II herätti kiinnostavan kysymyksen juuri siinä, miksi se ei “toiminut”, ja mitkä sen erot esimerkiksi heidän arvostamaansa Vuosaaren Vuotiehen olivat. Näiden ulkopuolisten arvioijien arvio oli, että kaupunki ei ole ollut aktiivisesti mukana määrittelemässä, millaista ilmeä tielle halutaan. Tämä on johtanut maisemallisiin ongelmiin, kuten tien sulkeutumiseen ympäristöltään massiivisin maavallein. Tosin on mainittava, että maavalli on aiemmin tehdyn selvityksen mukaan tienkäyttäjien keskuudessa ehkä suosituin meluongelman ratkaisutapa. (Päivänen ym. 1997) Kuitenkin sen seurauksena tieltä päin katsoen

“ei näy juuri muuta kuin puiden latvoja ja taivasta, opettaa sen, että elävyys ja vaihtelevuus tulee maisemasta ja asutuksesta ym.”



Kuva 9. Asuinrakentaminen piilottelee hoitamattoman, massiivisen meluvallin takana. Väylän suhde ympäröiviin kaupunginosiin jää vähäiseksi myös siksi, että liittymiä on harvassa. Kehä II, Espoo.

Tätä näkökulmaa voi kehittää vielä eteenpäin. Pääväylillä sujuvuus (tietyllä painoarvolla) sopii myös estetiikan kannalta suunnittelun tavoitteisiin, mutta nopeus tuottaa ongelmia. Asiantuntijaraati olikin melko yksimielinen siitä, että nopeutta rajoittamatta ei voida päästä esteettiseltä kannalta hyviin tuloksiin. Nopeus on kynnyskysymys monen asian suhteen: melutaso, estevaikutus, liittymäjärjestelyt, kevyen liikenteen ja ajoväylän suhde. Kuten yksi osallistuneista asiantuntijoista asian ilmaisi: *“ajatus, että kaupungin sisällä pitää päästä satasta, johtaa siihen, että estetiikan ainoaksi vaihtoehdoksi jää putki”*. Toinen veti yleistävän johtopäätöksen:

“Nopeus ja sujuvuus normeina merkitsevät tavoitteenasettelua, jossa kaupunki on pohjanoteeraus, taso jolla suorituskyky romahtaa, vaikka toisinpäin tarkasteltuna juuri kaupunki on ympäristönä arvokkainta ja moottoritieympäristö vaatimattominta.”

Monia osallistuneita kiinnosti arvioida sitä, miten Kehä II tulee muuttumaan ja elämään pitkällä tähtäimellä.

“Luonnon osalta tie ei ole valmis, se on ainoa, joka tiessä voi parantua vuosien mittaan; Porvoonväylä osoitti kuinka kauan tien maastoutuminen kestää.”

“Mitä tapahtuu putken maisemoinnille, meluvallin istutuksille? Siinä on kyse pienten tilataideteosten sarjasta – ongelmana on vain, että ne eivät jaksa kattaa sitä.”

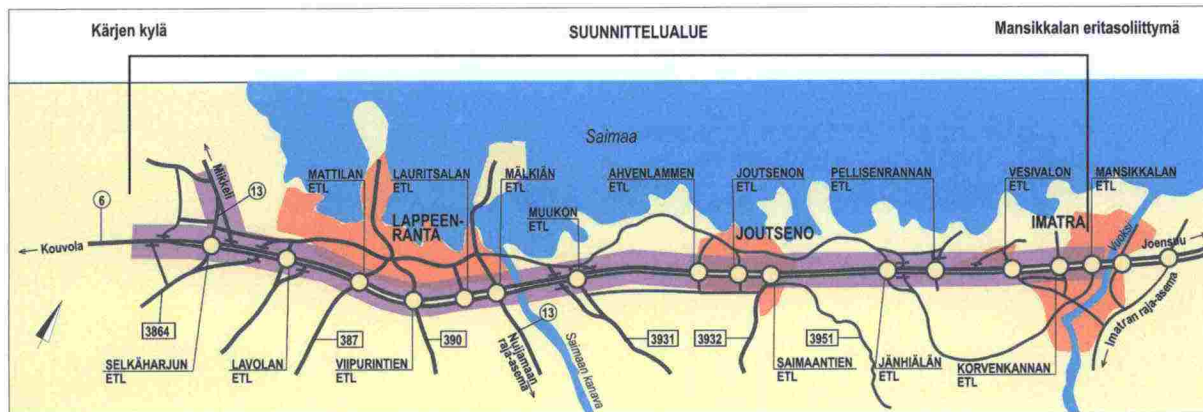
Asiantuntijänäkökulmat on asetettava yhteyteensä. Ne perustuvat yhteen ajelukertaan sekä tien tarkasteluun arkisesta viitekehyksestä poikkeavalla kriittisellä silmällä ja vain tieltä käsin. Yhteenvetona voidaan kuitenkin todeta, että Kehä II tuo esiin kaksi tärkeää opetusta tulevien teiden osalta:

- Väylän läheisyyteen jää nykyisin tyhjä vyöhyke, tai sinne tuodaan melua sietäviä toimintoja, kuten tilaa vievää kauppaa tai toimistorakennuksia. Taustalla ovat nopeustavoitteet; nopeuksien ja melutason voimakas yhteys. Käytännössä nopeustavoitteet vievät vähittäin kohti putkityyppisiä ratkaisuja. On arvokeskustelun kysymys, haluammeko sulkeutuneita putkimaisia teitä kaupunkeihimme. Vastapainona on se, että niillä voidaan säästää esimerkiksi minuutin verran matka-ajassa.
- Kaikkia tyydyttävään lopputulokseen ei varmaankaan voida päästä. Esimerkiksi yleisön suosima maavalli ei välttämättä tyydytä visuaalisen koulutuksen saanutta silmää – tosin maavallin voi toteuttaa ja ylläpitää joko paremmin tai huonommin. Mutta riittävän kattava keskustelu kannattaa käydä vertailemalla eri vaihtoehtoja yhdessä nopeustavoitteen ja hyväksyttävän melutason kanssa suurten hankkeiden suunnittelun yhteydessä.

4 HAVAINNOT TARKASTELLUISTA ESIMERKKIKOhteista

4.1 Valtatien 6 yleissuunnitelma, kolmen kunnan pääväylä

Tutkimuksessa laajimmin tarkasteltuna esimerkkikohteena toimi vuonna 2002 käynnistynyt yleissuunnitelman laatiminen valtatie 6 parantamiseksi nelikais-
taiseksi tieksi välillä Lappeenranta – Imatra. Työssä haastateltiin kyseisen suunnitteluvälin aikaisempia suunnittelijoita, perehdyttiin sidosryhmien näkemyksiin ja edellisten vaiheiden suunnitelma-aineistoon sekä seurattiin yleissuunnitelma-
työryhmän väyläestetiikkaan liittyvää suunnittelua.



Kuva 10. Valtatie 6 parantamisen yleissuunnitelma, suunnittelualue, Tiehallinto, LT-Konsultit Oy.

Hanke oli tutkimuksen kannalta erityisen mielenkiintoinen juuri prosessin eri vaiheiden selvittämiseksi. Suunnittelu on aikaisempien suunnitteluvaiheiden osalta kestänyt jo useita vuosia, jopa vuosikymmeniä. Osa suunnitelmista on jäänyt odottamaan parempia aikoja tai niiden sisältö on jopa kokonaan vanhentunut. Tämän seurauksena myös erilaisia estetiikkaan liittyviä selvityksiä ja suunnitelmia on vuosien saatossa tehty lukuisia. Näistä väyläestetiikkaan liittyviä suunnitelmia ovat normaalien tiensuunnittelussa tehtyjen ympäristösuunnitelmien lisäksi mm.:

- Moottoritien vaikutukset Joutsenon taajamakuvaan, TVL / Arkkitehtitoimisto M. Lindroos, 1988
- Etelä-Karjalan pääteiden maisemaselvitys, Etelä-Karjalan liitto, MA-Arkkitehdit Oy, 1992
- "Joutsenon keidas", Joutsenon palvelualueen ja keskustan kehittämissuunnitelma, Tielaitos, Joutsenon kunta, Arkkitehtitoimisto Reino Helminen, Esisuunnittelijat Oy, Suomen Akustiikkakeskus, 1994
- Valtatie 6 kehittäminen Kärki–Joutseno ja Vesivalo–Mansikkala, Tieympäristön yleissuunnitelma, LAIMA-projekti, MA-Arkkitehdit Oy, Tielaitos, Kaakkois-Suomen tiepiiri, 1995
- Piha ja puistotie – Kehittämisohdotuksia elinympäristömme eduksi, Imatra, Joutseno, Lappeenranta, Tarja Luukkonen (projektipäällikkö), Etelä-Karjalan ydinaluekuntien kestävä toiminnan edistämisprojekti, 2001
- DADA autostrada (Ideasuunnitelma valtatie 6 kehittämiseksi), VIIVA arkkitehti Oy, 2001

- Valtatien 6 maisemanhoito Lappeenrannan kaupungin alueella, Lappeenrannan kaupunki, Kaakkois-Suomen tiepiiri, MA-Arkkitehdit Oy, 2001

Näissä erillishankkeissa, esimerkiksi vuoden 1995 Tieympäristön yleissuunnitelmassa, tavoitteena oli tuottaa tieympäristölle kokonaissuunnitelma ja muodostaa siten yhtenäinen väyläesteettinen ilme. Hankkeissa oli myös havaittavissa tilaajan selkeä tahto korostaa jaksolla ympäristön ja estetiikan merkitystä. Tärkeä ympäristökokonaisuutta valmisteleva hanke oli Joutsenon keskusta-alueen arkkitehtikilpailu vuonna 1993, joka liittyi moottoritien sijoitusvaihtoehtoihin. Kilpailun tulos oli olennainen väyläestetiikan kannalta lähinnä tien linjauksen osalta. Tien sijoittuminen keskelle taajamaa loi uusia mahdollisuuksia keskustamaisen ilmeen luomiseen myös väylälle.

Vastaavat ajatukset kokonaisilmeestä tulivat esille tekeillä olleen yleissuunnitelman laatimisessa. Monet sidosryhmät korostivat haastatteluissa väylän tärkeyttä koko seutukunnalle myös esteettisessä eikä pelkästään liikenteellisessä mielessä. Viime aikoina keskusteluissa esillä ollut "Saimaan kaupunki" ja väylän merkitys sen pääkatuna lisäsi varmasti myös kokonaisilmeen arvostamista.

Lähtökohtatilannetta yksi haastatelluista kuvasi näin:

*"meillähän on minusta vähän se ongelma, että nykyisellään ei kukaan huomaa kulkevasa kaupungissa, ja ainoastaan liittymien kohdalla saat-
taa arvata, että tullaan kaupunkiin" (maankäytön suunnittelija, kaupunki)*

Yleissuunnitelman esteettiset tavoitteet

Yleissuunnitelmahankkeen erityistavoitteena oli ilmentää tiejaksolla kolmen keskuksen, Lappeenrannan, Joutsenon ja Imatran suuraluetta modernina, kehittyvänä talousalueena. Tavoitteena oli luoda tiejakso, jolta on houkuttelevaa ja helppoa poiketa vierailemaan ja asioimaan kyseisillä paikkakunnilla. Väyläympäristö muodostaisi matkaajalle mielikuvan vireästä ja kulttuuripainotteisesta yhdyskunnasta.

Yleissuunnitelmaraportissa mainittuja ympäristösuunnittelun ja väyläestetiikan tavoitteita olivat meluhaittojen vähentäminen, pohjavesien suojaaminen sekä tieratkaisun sopeuttaminen ympäristöön ottaen huomioon alueen luonto, maisema ja kulttuurihistorialliset kohteet. Lisäksi tavoitteena oli tieympäristön parantaminen väyläarkkitehtuurin, ympäristörakentamisen ja taiteen keinoin esteettisesti korkealuokkaiseksi kokonaisuudeksi.

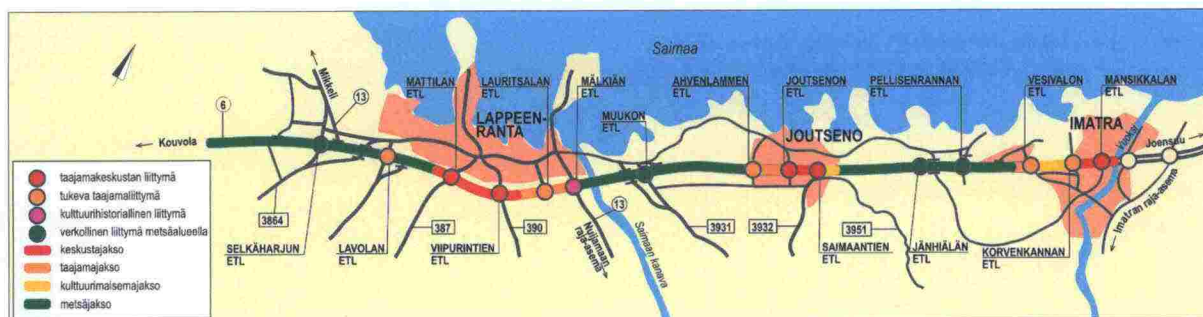
Yleissuunnitelmaprosessi

Yleissuunnitelman laadinta alkoi heinäkuussa 2002 ja kesti vuoden. Konsultin työryhmä oli varsin monialainen. Suunnittelun aikana pidettiin erillisiä ympäristösuunnittelun ja -estetiikan palavereja sekä haastateltiin sidosryhmien edustajia. Hyvä lähestymistapa väyläestetiikan suunnitteluun oli koko jakson videointi. Se mahdollisti yhteisen katselupalaverin pitämisen tiejakson keskeisistä asioista ja avasi keskustelun tulevista väyläesteettisistä toimenpiteistä. Väylän julkiskuvan kehittämisen mahdollisuuksia löydettiin sekä maiseman erityispiirteissä, varustuksen ilmeessä, tien teknisessä laadussa että ohitettavien yhdyskuntien hahmottumisessa.

Konsultin suunnittelu käynnistyi jakamalla väyläympäristö jaksoihin, jotka olivat eri luonteisia sekä ympäristöllisen että kaupunkirakenteellisen merkityksen osalta. Toimintatapa olikin varsin luonteva näin laajalle suunnitteluosuudelle. Tehty jaksotus tuki suunnittelutyön edetessä esimerkiksi taideteosten sijoittelua sekä poikkileikkausvaihtoehtojen valintaa kullakin tieosuudella.

“Eihän välttämättä, jos ajatellaan väyläestetiikkaa, eihän sen tarvitse välttämättä olla super- ja hyperkaunistusta, vaan että olisi vaihtelua ja sitten rytmittettäisiin sitä vaihtelua.” (suunnittelija, maakuntaliitto)

Jaksotuksen yhteydessä tehdyt analyysit nostivat esille olemassa olevien luonnon- ja kulttuurimaiseman piirteet. Näitä erityiskohteita haluttiin korostaa sekä näkymänä että tutustumiskohteena, esimerkiksi Saimaan kanava. Samalla pyrittiin tuomaan esiin yhdyskuntia, erityisesti jakson puolivälissä olevaa Joutse-
noa, ja monipuolistamaan taajamien sisäänajoa taiteen keinoin. Pimeän ajan väylänäkymän keskeiset parannukset suunniteltiin toteutettavaksi valaistuksen keinoin.



Kuva 11. Valtatien 6 parantamisen yleissuunnitelma, ympäristösuunnittelun jaksotus Tiehallinto, LT-Konsultit Oy.

Metsäjaksoille ehdotettuja toimenpiteitä olivat mm. näkymien avaaminen, metsänreunan valmennus, metsitysten käyttö sekä meluvallin sovittaminen maastoon. Kaupunkiosuuksilla taas ehdotettiin kujanteiden ja yksittäispuiden istuttamista, alueen avoimena pitämistä, ympäristötaiteen hyödyntämistä sekä meluseinien, kaiteiden, valaisimien ja opasteiden arkkitehtonisen kokonaisuutteen muodostamista.

Huomioita yleissuunnitelmahankkeesta

Kun tarkastellaan yleissuunnitelman toimenpiteitä, joihin pystyttiin esteettisessä mielessä vaikuttamaan, nousevat esille kolme selkeää aihepiiriä. Väylän kannalta olennaisin asia oli väylän poikkileikkausten huolellinen suunnittelu myös esteettisin periaattein. Poikkileikkausten oikea valinta tuki alueen ympäristökuvaa ja väyläestetiikan luonteen muuttumista eri suunnitteluosuuksilla.

Toinen keskeinen väyläestetiikan valinta oli taideaiheiden runsas käyttö, joka korostui koko suunnittelujaksolla. Taiteen käytöstä väylällä laadittiin erillinen taidekonsepti, joka pyrki helpottamaan tilaajien ja sidosryhmien sitoutumista taiteen käyttöön. Aiheen hyväksyttävyyttä lisäsivät Imatralla ja Joutsenossa jo aikaisemmin toteutetut ympäristöteokset sekä toisaalta kuntien mielenkiinto korostaa omia sisään tulokohtiaan.

”Meiltä puuttuu molemmista päistä tällaiset porttiaiheet ja kaupunkina toivottaisiin, että se jotenkin näkyisi siinä, että nyt ollaan Lappeenrannassa. Silloin tietysti näissä porttikohdissa tulee nämä muutamat eritasoliittymät aika olennaisiksi.” (insinööri, kaupunki)

Yhteistyö maankäytön suunnittelun kanssa toimi hankkeessa esimerkiksi. Työn aikana esille tulleista ongelmakohdista, jotka edellyttivät tiealueen ulkopuolista suunnittelua, tehtiin kuntien kanssa erilliset suunnittelutoimeksiannot. Näitä päivitettyjä maankäyttösuunnitelmia sovellettiin suoraan väyläympäristön kehittämiseen. Maankäytön suunnittelun ja väyläestetiikan vuorovaikutuksen merkitystä onnistuneessa lopputuloksessa ei varmasti voi liikaa korostaa.

”Kyllähän se on nimenomaan yleiskaavavaiheessa, ja siinä vaiheessa kun on tämä yleissuunnittelu, jopa väylän sijoittelulla, vaikka ei mennä mihinkään korkeusasemiin tai tasausviivoihin, niin kyllä sillä paljon päätetään, miten se väylä tulee ja miltä se näyttää kaupunkikuvassa. Et kyllä pitäisi jo alkuvaiheessa olla estetiikka mukana, ettei sitten koristella vähän lopussa.” (maankäytön suunnittelija, kaupunki)

Väyläestetiikan suunnitteluun liittyi myös ongelmia. Ensinnäkin väyläestetiikan tavoitteiden ja itse toteutuneen suunnitelman välillä on selvästi havaittavissa puutteita. Tavoitteiden toteuttamiseen ei löydy selkeitä kriteerejä, joten estetiikkaan liittyviä asioita on vaikea esittää yksiselitteisesti. Kuitenkin väyläestetiikan kannalta olisi olennaista suunnitelma-asiakirjojen yksiselitteisyys ja riittävä tarkkuus.

Toinen vaikeus väyläestetiikan suunnittelussa on aikaisempien suunnitelmien ja niissä esitettyjen laatutekijöiden säilyttäminen suunnitteluprosessissa. Haastatteluissa ilmeni, että hyödyllistä, runsaasti pohdittua tietoa oli runsaasti sekä tilaajalla että myös aikaisempien vaiheiden suunnittelijakonsulteilla. Tämän tiedon hyödyntäminen osoittautui varsin hankalaksi, koska väyläestetiikkaan liittyvät suunnitelmat koettiin irrallisina suhteessa tekniseen väyläsuunnitteluun ja toisaalta suunnitelmat olivat osittain myös lähinnä tavoitteellisia ilman konkreettisia ehdotuksia.

Tutkitussa yleissuunnitelmaprojektissa virallisesta suunnitelma-aineistosta tehtiin oma raportti, ja muista, osin estetiikkaan liittyvistä, aihepiireistä julkaistiin erillinen liiteraportti. Vaikka erillinen asiakirja voikin jäädä jatkossa vähemmälle huomiolle, niin ilman poikkeuksellista järjestelyä tämä ”ylimääräinen” suunnittelutyö olisi voinut jäädä kokonaan dokumentoimatta.

Osoittautui, että sekä tilaajat että sidosryhmät pitävät väyläestetiikkaan liittyviä arvoja erittäin tärkeinä. Julkiskuvakokonaisuuden toteuttaminen edellyttää kuitenkin suunniteltujen aiheiden esteettisen laadun huolellista määrittelyä sekä siihen varattujen resurssien selkeää ohjaamista tarkoitettuun kohteeseen. Ylimääräisiksi koetuista laatutekijöistä tulee nimittäin helposti vain pelinappuloita säästöistä keskusteltaessa. Erityisen selvästi tämä korostuu uusissa hankintamenettelyissä varsinkin silloin, kun esteettiset laatukriteerit ovat liian epäselviä urakoitsijoille esitettäviksi. Tärkeää on myös esteettisen laadun arvioinnin kehittäminen: urakoitsijoiden uusissa palkitsemismalleissa tai arvioitaessa väylien käyttäjille tuotettuja palveluja on myös oltava esillä estetiikkaan liittyvät arvotukset.

4.2 Valtatien 4 kehittämissuunnitelma Oulun kohdalla

Valtatielle 4 eli Pohjantielle laadittiin kehittämissuunnitelma välille Ouluntulli – Raitotie. Suunnittelu käynnistyi lokakuussa 2002. Marraskuun lopussa pidettiin Oulussa seminaari, johon osallistuivat Tiehallinnon, Oulun kaupungin, maakuntaliiton ja konsultin eri alojen asiantuntijat. Seminaarissa tutustuttiin suunnittelu-kohteeseen ja käytiin lävitse suunnittelun lähtökohdat. Monialaisina ryhmittäin selvitettiin sujuvuuden ja tieympäristön näkökulmasta väyläsuunnittelun lähtökohdat ja kehitystarpeet. Suunnitelmaluonnokset esiteltiin yleisölle, kaupungille sekä tiepiiriin edustajille. Työ valmistui kesäkuussa 2003.

Valtatien 4 ympäristösuunnittelua tuki alueen hyvä yhteistyön perinne ja maakuntaliiton aktiivinen rooli keskustelussa. Alueen maankäytöstä on käyty arvo-keskustelua pitkäjänteisesti. Jo vuoden 1952 kaavassa (Meurman-Ervi) oli tehty varaus tielle, mikä onkin varmistanut nykyisen, pääosin riittävän väljän tietilan. Valtatie 4 on myös osa Oulun seudun laatukäytävää. Alueen high tech –yrittäjät ovat aktiivisesti ilmaisseet kantanaan, että väyläympäristön tulee olla nykyistä parempi: viimeistelty ja edustava. He ovat myös valmiit osallistumaan esim. taidehankintoihin, jotka pyritään toteuttamaan korkeatasoisina.

Laatukäytävää on kehitetty useaan otteeseen mm. kilpailujen sekä laatukäytävätyön avulla. Laatukäytävän kehittämistyön tulokset ovat maakuntakaavan keskeistä taustamateriaalia (konsulttina Staffan Lodenius). Laatukäytävääjatkusta oli esitelty ja työstyetty jo käynnistysseminaarissa, mikä tarjosi hyvän perustan hankkeessa käydylle keskustelulle. Tiepiiriin hankevastaava totesikin, että tämän työn aikana varmasti jokainen on tiedostanut laatukäytäväperiaatteen.

Tässä hankkeessa ympäristösuunnittelua tehtiin resurssisyistä "vain tarvittaviin kohtiin". Vaikuttaa siltä, että suunnittelupanoksen kohdentaminen onnistuu hyvin, kun alueella vallitsee pitkä yhteistyön perinne ja ympäristösuunnittelun suurista linjoista on muodostettu yhteinen näkemys. Työtä helpotti, että hankkeessa ei muutettu nykyisen tien linjausta tai tasausta.

Haastateltavat olivat yksimielisiä siitä, että väylän estetiikka lähtee tien linjauksesta ja rakenteista ja on vahvasti integroitu maankäytön suunnitteluun. Yksi haastateltavista totesi, että valtakunnan kärkihankkeissa väylän visuaalinen ilme on alkanut kohentua. Ongelma on se, että visuaaliset ratkaisut eivät perustu maiseman ominaisuuksiin, vaan että hyvää väyläympäristöä toteutetaan tietyn stereotyyppisen kuvan mukaan. Esimerkiksi valtatie 4 kehittämishankkeen seminaarissa ongelmana pidettiin maiseman ja tieympäristön tasapaksuutta. Jokisuiston avaruus ja tasaisuus voidaan kuitenkin myös kokea päinvastoin maiseman erikoisominaisuutena, joka tulee hyödyntää.

Haastatteluissa tuli korostetusti esille näkemys arvojen selvittämisestä ja niistä keskustelemisesta. Jotta väylän yhteys ympäristöön saavutetaan, tulee suunnittelussa lähteä maiseman rakenteen ja arvojen kartoittamisesta. Näistä arvoista tulee käydä keskustelu, jonka perusteella päätetään, mitkä arvot säilytetään tulevaisuudessa. Joskus osoittautuu, että tiivistyvässä rakenteessa tärkeiksi koettuja arvoja ei voida säilyttää. Tällöin arvokohde tulee rakentaa erityisen hyvin ja huolitellusti. Ratkaisu voi löytyä esim. suunnittelukilpailun perusteella.

Oulun seudulla seudullisen yhteistyön perinne on vahva. Asioista keskustellaan ja eri alojen asiantuntijat tuntevat toisensa ja yhteiset hankkeet. Oulun seudulle on esimerkiksi perustettu maisemaryhmä, jonka toimintaan osallistuvat mm. maakuntaliitto, tiepiiri ja kaupunki. Päätöksenteko on luonnollisesti kunnallista, joten vaikka eri hallintokunnat olisivat kyenneet muodostamaan ylikunnallisia tavoitteita, ne voivat jäädä toteutumatta, jos tavoitteet eivät miellytä kuntien päättäjiä.



Kuva 12. Oulujoen ylittävälle sillalle esitetty läpinäkyvä melusuojaus mahdollistaa jokinäkömät autoilijoille. © Arkkitehtiasema Oy.



Kuva 13. Idealuonnos ja havainnekuva etelästä katsottuna Vääkkylän-Kontinkankaan kohdan maankäytöstä. © Arkkitehtiasema Oy.

Myös maisemanhoito ja viherympäristö nousivat haastatteluissa esiin tärkeinä esteettisen laadun muodostajina. Tiepiiri on pyrkinyt parantamaan tieympäristöä laatimalla tien kehittämishankkeista riippumattoman keskikaistan istutussuunnitelman, joka toteutuu vähitellen. Eräs haastateltavista totesi kuitenkin ympäristön hoidon tason vaihtelevan suuresti alueittain. Hoidon järjestämisessä ei ole pohdittu riittävästi yhteisiä tavoitteita. Jatkossa tarvitaan keskustelua ympäristön hoidon arvoista ja tavoitteista eri toimijoiden välillä.

Valmiissa valtatie 4 Oulun kohdan kehittämissuunnitelmassa esitettiin neljä tiehen kohdistuvaa toimenpidepakettia. Ensimmäiseen pakettiin oli budjetoitu myös ympäristöhoito. Lisäksi kehittämissuunnitelmassa osoitettiin tien eri jaksoille ympäristön kehittämisperiaatteet. Suunnitelmassa otettiin kantaa myös kaupunkiympäristön erikoiskohteiden, kaiteiden, valaisimien, pysäkkikatosten ja tietaitteen kehittämiseen (*Valtatien 4 kehittämissuunnitelma...*).

4.3 Kehä III Lentoasemantie – Tikkurila, urakoinnin valvonta

Kehä III:n parantaminen on Uudenmaan tiepiirin urakkahinnalla mitattuna suurin rakennushanke. Hanke valmistuu syksyllä 2005. Tätä raporttia kirjoitettaessa Tuusulanväylän ylittävät sillat ja ensimmäiset meluesteet ovat valmistuneet. Lopputulos on maastossa toistaiseksi vain vähän aavistettavissa.

Hanke toteutetaan kokonaisurakan ja kokonaisvastuu-urakan (KVU) sovelluksena, jossa urakoitsija täydentää tilaajan laatimaa rakennussuunnitelmaa urakan edetessä. Urakoitsijan laatimien suunnitelmien tarkastaminen ja hyväksyminen on jaettu eri asiantuntijoiden kesken. Tieympäristöön ja arkkitehtuuriin on nimetty oma vastaava. Tilaaja käyttää urakoitsijan laatimien suunnitelmien tarkastamisessa apunaan konsulttiryhmää.

Valvontakonsultti on laatinut yksityiskohtaisen valvontaohjelman, johon sisältyy myös väyläarkkitehtuuri kohteittain ja aihepiireittäin. Vihervalvonnasta on laadittu vastaava ohjelma, joka perustuu pitkälle Tiehallinnon vihertyöselityksen yleiseen valvontaohjelmaan. Tilaajan valvonta kohdistuu pääasiassa urakoitsijan laatusuunnitelman noudattamiseen ja pistokoeluontoisesti rakenteiden laatuun.



Kuva 14. Kehä III Lentoasemantie - Tikkurila rakennussuunnitelma-aineiston havainnekuva. Tiehallinto, SccViatek Oy.

Haastattelutuloksia

Hanketasolla estetiikan linjaukset tulee tehdä yleissuunnitelmavaiheessa, kuten Kehä III:n hankkeessa tehtiin. Kehä III:sta laadittiin yleissuunnitelmaan itsenäinen väyläestetiikkaraportti suunnittelua ohjaamaan (*Kehä III väyläarkkitehtuuri*). Kehä III on osa E18 -tietä, jolle on hahmoteltu omaa ilmettä. Aikaisemmin ideoitu E18 -tien ilme on ollut taustalla myös Kehä III:n estetiikkaa määriteltäessä. Monilta osin sen vaikutus on kuitenkin jäänyt varsin vähäiseksi. Eräs haastateltava kysyikin, mitä E18 -tien ilmeelle kuuluu.

Urakoitsijan, tilaajan ja suunnittelijoiden haastatteluissa oltiin tyytyväisiä siihen, että yleissuunnitelmassa asetetut väyläestetiikan linjaukset olivat selkeät, ja niistä oli pidetty kiinni suunnittelun edetessä. Maisema- ja vihersuunnittelu aloitettiin kuitenkin alusta rakennussuunnitteluvaiheessa. Erään haastateltavan mielestä estetiikkaa suunniteltaessa sorrettiin ajoittain näpertelyyn, ja keskustelu oli välillä lähinnä ammattikunnan sisäistä pohdiskelua. Suurimittakaavaisessa, pölyisessä väylämiljöössä sävyerot liittymäalueiden välillä tai siltojen koristepantojen hienoudet eivät juurikaan erotu.

Rakentamisvaiheessa estetiikkaan voidaan vaikuttaa työmaan huolellisella valvonnalla, ja tarkastamalla, että haluttu laatu toteutuu. Valvonta on pistokoeluentoista. Kehä III:n hankkeessa se on ohjelmoitu huolellisesti etukäteen. Ohjelmoinnissa on erityisesti kiinnitetty huomiota kriittisiin kohtiin, jotta suunnittelija voisi varmistaa työn onnistumisen kommentoimalla hankalia paikkoja heti, kun niiden rakentaminen aloitetaan.

Rakentamisaikataulun takia hankkeessa ei ole tätä kirjoitettaessa vielä päästy testaamaan kuinka valvontaohjelma toimii käytännössä, lukuun ottamatta melusteiden värimallien hyväksymistä, joka sujui sopimuksen mukaisesti. Melusteiden toteutumista jotkut haastateltavat pitivät vielä epävarmana. Kaikille hankkeeseen osallistujille melusteiden lopullinen ilme ei ollut täysin hahmottunut vielä suunnittelun aikana.

Aikaisemmissa Kehä III:n suunnitteluvaiheissa ympäristö- ja väyläestetiikan kysymyksiä käsiteltiin systemaattisesti. Rakentamisvaiheessa näiden alojen asiantuntijoiden osallistuminen on hajanaisempaa. Tiedonkulkua projektissa pidettiin kuitenkin hyvänä. Suunnitelmamuutokset tulevat Tiehallinnon arkkitehdin tarkastettavaksi. Rakennusvaiheessa kaikki muutokset ovat hankalia ja kalliita toteuttaa. Muutoksissa on se riski, että ne voivat aiheuttaa esteettisen ilmeen hajoamista, joten on tärkeää sitoa alkuperäinen suunnittelija mukaan muutosten tekoon.

5 VÄYLÄESTETIIKAN SUUNNITTELUN "PULLONKAULAT"

Väylähankkeen suunnittelussa on tärkeää, että hankkeen resurssit ja tavoitteet ovat tasapainossa. Väyläestetiikalle on mahdollista löytää lisää varoja myös yksityiseltä puolelta ja kuntasektorilta. Estetiikkaan sijoittamista ei pidäkään ajatella pelkästään ylimääräisenä kuluna, vaan korkealaatuinen ympäristö on myös tuottavuustekijä.

Väyläestetiikan asiantuntemus suunnitteluprosessin kaikissa vaiheissa on tärkeää. Pullonkaulana on usein väyläestetiikan toteuttaminen. Korkeatasoisen toteuttamisen takaamiseksi tarvitaan selkeitä velvoitteita urakoitsijoille. Esteettiset tavoitteet voidaan kirjata osaksi urakkaohjelman vaatimuksia, tai hankkeessa voidaan edellyttää estetiikan asiantuntijan käyttöä myös toteutusvaiheen suunnittelutyössä.

Tässä kappaleessa käsitellään prosessiin liittyviä kysymyksiä, kuten resurssien ja tavoitteiden välistä suhdetta. Tärkeimpinä on nähty seuraavat resurssit:

- väyliin ja liikenteeseen liittyvien esteettisten ja arkkitehtonisten asioiden koulutus
- estetiikan suunnittelu- ja toteutusvarat sekä niiden mukaan toimiminen
- väyläestetiikan suunnitteluun käytettävissä oleva aika
- tilaajan käytössä oleva estetiikan asiantuntemus
- tuottajan tai konsultin käytössä oleva estetiikan asiantuntemus.

5.1 Koulutus

Eri ammattikuntien edustus väyläsuunnittelussa on tärkeä resurssi itsessään. Insinöörien ja arkkitehtien yhteistyö lienee toiminut pisimpään juuri suurissa rakennusprojekteissa.

Suomen kokemuksia on mielenkiintoista verrata Tanskaan. Tanskassa insinöörien ja arkkitehtien väyläsuunnitteluyhteistyön juuret ovat jo 1950-luvulla, jolloin ensimmäiset moottoritiet muodostivat uuden "laajakaistayhteyden" maan halki. Tiet olivat kuitenkin ensisijaisesti insinööriprojekteja. Yhteistyö on nyt laajentunut, kun tietoisuus tierakennuksen esteettisistä ja ei-funktionaalisista aspekteista on levinnyt. (*Beautiful Roads 2002a, 15*)

Suomessa itsenäistä liikennesuunnittelun ammattikuntaa ei tuolloin vielä edes ollut, vaan liikenne oli pitkään alisteista asemakaavoituksellisen kokonaisuuden suunnittelulle. Vielä vuonna 1951 kysyttiin "*Tarvittaisiinko Suomessa liikenne-insinöörejä?*" vaikutusvaltaisessa artikkelissa, jossa Reino Ajo esitteli "liikennekoneiston" keskeistä merkitystä taloudessa. Suomen hidas autoistuminen vaikutti myös siihen, että liikennesuunnittelu eriytyi omaksi alakseen vasta 1960-luvulla. (Hankonen 1994, 286-87) Vielä 1950-luvulla hevosliikenteen näkökulma otettiin tosissaan.

1960-luvulla kaupunkisuunnitteluun osallistui entistä enemmän eri ammattikuntien edustajia ja kaupunkisuunnittelun tehtäväkenttä laajeni yhdyskuntasuunnitteluksi.

Myös liikenneinsinöörien nuori ammattikunta lisäsi vaikutusvaltaansa kaupunkisuunnittelussa. Itse asiassa myös muilla ammattikunnilla oli laajaa kiinnostusta erilaisiin liikennejärjestelyihin perustuvaan kaupunkisuunnitteluun. Tätä kehitystä tuki tietysti myös liikennemuotojen kehittyminen sekä ajoneuvojen määrän huomattava lisääntyminen.

Kaupungeissa autoliikenne valtasi katutilan, ja liikennesuunnittelu erotettiin omaksi alakseen. Liikennesuunnittelijat saivat yhä keskeisemmän aseman sekä väylä- että kaupunkisuunnittelussa ja rakentamisessa. 1960-luvulla kiinnitettiin liikenneinsinöörien opetuksessa vielä suurtakin huomiota visuaaliseen suunnitteluun, kuten kuljettajan suhteeseen maisemaan tai 'optiseen ohjaukseen'. Tämä tietotaito on myöhemmin paljolti menetetty, kun insinööritiede on suuntautunut yhä enemmän liikennemäärien laskemiseen, hallintaan ja mallintamiseen. (Silfverberg, haast. 2003)

Tällä hetkellä sekä ammattitaitoisia liikennesuunnittelijoita että väyläkokemusta omaavia arkkitehteja on vähän, ja heidän aikansa on niukka resurssi. Liikennettä suunnittelevien insinöörien koulutuksessa ongelmalliseksi on osoittautunut ammattikunnan hajautuminen liikenne- ja tiensuunnittelijoihin. Liikennettä ei siten välttämättä koeta toiminnallisena ja koettuna kokonaisuutena ja myös liikenteen ja maankäytön suunnittelun suhde on hämärtynyt. Arkkitehdit ovat puolestaan tehneet kaavoitusta ja rakennuksia, jolloin "vapaa maasto" on ollut heille lähes tuntematonta toimintakenttää. Arkkitehtipuolella liikennesuunnittelun opetus on korkeakouluissa edelleen vähäistä. (Silfverberg, haast. 2003)

Luontevimmin väyläympäristöjen suunnittelu on liittynyt maisema-arkkitehtien koulutukseen, mutta ammattikunnan pienuudesta johtuen eivät myöskään maisema-arkkitehdit ole pystyneet merkittävästi lisäämään väyläympäristön suunnittelijaresursseja. Viimeisen vuosikymmenen aikana alalle on tullut myös uusia estetiikkaan vaikuttavia ammattiryhmiä, kuten suunnittelumaantieteilijöitä.

Koulutuksen hajanaisuus vaikuttaa myös prosessin osallisten vuorovaikutukseen. Mikäli heiltä puuttuu yhteinen kieli, on laadukkaan suunnittelun tekeminen vaikeaa. Kyse ei ole pelkästään estetiikan termistöstä, vaan myös koko suunnitteluun liittyvästä käsitteistöstä. Liikenneväylien suunnittelun, eikä siten niiden estetiikkanaan suunnittelun, tarkoituksena ole tuottaa yksittäistä laadukasta osa-aluetta. Väyläkokonaisuus syntyy vain sisäistämällä kunkin osa-alueen tavoitteet ja ratkaisumallit sekä luomalla niistä yhteinen lopputulos.

Tätä kirjoitettaessa liikennesuunnittelu ei ole muodissa eikä siinä mielessä ajankohtaisen kuuma kysymys. Esimerkkinä mainittakoon, että kartoitettaessa arkkitehtien ja insinöörien täydennyskoulutustarpeita vuonna 2002 yksikään arkkitehti ei maininnut liikennesuunnittelun koulutustarvetta ja insinööreistäkin vain hyvin harvat. Sen sijaan vastaajat kokivat omaavansa huomattavasti koulutustarpeita esimerkiksi vaikutusarviointeihin (erityisesti taloudellisten ja sosiaalisten vaikutusten), projektinhallintaan, yhdyskuntasuunnittelun lainsäädäntöön ja paikkatietomenetelmiin liittyen. (Hirvonen 2003) Eikö väyliä koeta tärkeinä, vaikka käytännössä kuitenkin liikumme niillä yhä enemmän? Ilmeisesti niiden imago on huono, ja ekologisuuden tavoittelu näyttäytyy ehkä ainakin nuorissa suunnittelijoissa vähäisenä mielenkiintona tiensuunnittelua kohtaan - tierakentamisen hiljaisena kritiikkinä.

5.2 Moniammatillinen yhteistyö

Toinen ongelma on resurssien käytön kysymys: arkkitehtityötä ei yleensä tilata, vaikka sitä olisi tarjollakin. Esteettinen panos saattaa tulla suunnitteluprosessiin mukaan liian myöhään, jolloin periaatteelliset ratkaisut on jo lyöty lukkoon. Toisaalta rakentamisvaiheen lähestyessä esteettisestä suunnittelusta ja toteutuksen valvonnasta tingitään. (*Kaupunkien pääväylien...* 2001b)

Tanskassa on todettu, että mitä aiemmin ammatillinen yhteistyö projektissa aloitetaan, sitä parempi on lopputulos. Maassa on tämän mukaisesti panostettu yhteistyön luomiseen insinöörien, arkkitehtien ja maisema-arkkitehtien välillä. Vuonna 1997 aloitettiin näiden ammattikuntien yhteiset kurssit Aarhusin arkkitehtuurikoulussa. Menetelmä on yksinkertainen: osallistujat järjestetään pienryhmiin, joiden tehtävänä on etsiä ratkaisuja tiettyihin suunnitteluongelmiin. Insinöörien ja arkkitehtien on aina aluksi vaikea ymmärtää toisiaan ja antaa toisilleen tilaa. Toisista on ennakkoluuloja, jotka pohjautuvat osittain aiempiin kokemuksiin, mutta ovat kasvaneet suhteettomiksi. Suuri innostus on leimannut kursseja, ja niillä vallinnutta yhteistyöhenkeä on ihasteltu. (*Preben Skaarup, Beautiful Roads a, 17*)

Suomessa on kokeiltu samaa menettelytapaa ainakin keväällä 1994 järjestetyllä Teknillisen korkeakoulun arkkitehtiosaston kurssilla *Kaupunkimoottoriväylän utopiat*, jolla insinööri- ja arkkitehtiopiskelijat tekivät yhteisiä harjoitustöitä kaupungin liikenneympäristöstä maisemallisena kokonaisuutena (*Kaupunkimoottoriväylän utopiat 1994*).

Maailman Tieliitto PIARC on todennut estetiikan olevan liiaksi insinöörien vallassa ja suunnitteluprosessissa viime silausten asia. PIARC:in raportti ottaakin vahvasti kantaa moniammatillisen yhteistyön puolesta. Arkkitehdin ja maisemasuunnittelijan on paljon helpompi vaikuttaa suunnitteluun, jos he työskentelisivät mukana ryhmässä prosessin kaikissa vaiheissa. Tämä menettely tarjoaisi myös kokonaisuuden kannalta edullisimman tavan tuottaa esteettisesti korkeaa laatua (*Social Acceptance of...* 2003).

5.3 Väyläestetiikan taloudelliset resurssit

Estetiikka nähdään yksittäisen hankkeen näkökulmasta usein vain kuluna. Kun tarkastellaan laajempia kokonaisuuksia, näkökulma muuttuu. Esimerkiksi Vuosaaren satamatiehankkeessa, jossa suunniteltiin sekä tie- että katuverkkoa, erään sillan pidemmän, ja siten kalliimman, vaihtoehdon valintaa puolsi ulkonäköseikkojen lisäksi myös se, että silta salli paremman näkyvyyden tieltä liiketoimintojen kortteliin. Tämä taas tulisi lisäämään korttelin haluttavuutta ja arvoa rakennusmaana.

Joitakin malleja on kehitetty sopivan estetiikkapanoksen määrittämiseksi rakennushankkeissa, ja näitä kuvataan seuraavassa.

Kuntaliitto ja Tiehallinto ovat sopineet kustannusvastuun periaatteista yleisten teiden pidossa. Kunnalla on mahdollisuus saada tien tekemisen yhteydessä, tai niin sovittaessa muulloinkin, toteutetuksi rakenteita tai laitteita, joita ei voida pitää yleisen tien liikenteen tarpeista johtuvina. Toteutuessaan tämä mahdollisuus aiheuttaa kunnalle myös velvollisuuden vastata kustannuksista, mikä perustuu tielain 91 §:n 3 momenttiin. Tämä koskee esimerkiksi tapausta, jossa kunta haluaa "lisätä tien erityisiä, esimerkiksi ympäristöä korostavia rakenteita, tai rakentaa tien varustusta, joka ei ole tarpeellinen yleisen tien liikenteen, liikenneturvallisuuden, taajaman muun yleisen varustelun tai ympäristötekijöiden kannalta". (*Kunnan ja valtion ... 2001, 9*).

Väyläestetiikan kustannuksista todetaan erikseen, että kunnalle syntyy velvoite lisäkustannuksen maksamiseen, jos se vaatii huomattavasti korkeampitasoista väyläarkkitehtuuria. Tavanomaisuutta arvioitaessa on otettava huomioon väylää ympäröivä maisema, nykyinen ja tuleva maankäyttö sekä väylällä liikkuvien nopeustaso. Kunnalle aiheutuva kustannusosuus arvioidaan ympäristöön sopivan ratkaisun ja erityisratkaisun kustannuserona (*Kunnan ja valtion..., 16*).

Tämä periaate on lähellä "haluaja maksaa –tilannetta". Esimerkiksi tiealueelle sijoittuvan taideteoksen hankinta kiinnostaa luonnollisesti kuntaa ja kuntalaisia. Intressitahoja voi olla kunnan ja Tiehallinnon lisäksi muitakin. Käytännössä on siis niin, että "tavanomaisesta" laadusta poikkeavat hankinnat tehdään kunnan, yritysten, Tiehallinnon ja muiden osallistujien yhteisrahoituksella ja -toimintana.

Sillansuunnittelussa on jaettu sillat neljään luokkaan (I–IV), joka perustuu arvioon niiden ympäristöllisestä merkittävydestä (*Siltapaikkaluokitus 1992*). Korkeimmassa luokassa varaudutaan kustannuksissa arkkitehdin merkittävään, kustannusprosentteina ilmaistuun suunnittelupanokseen, alimmassa luokassa silta suunnitellaan ja toteutetaan pelkästään teknisin perustein. Kun suunnittelutavat sillat luokitellaan jo yleissuunnittelun alkuvaiheessa, saadaan aikaiseksi selkeä päätös, mitä suunnittelun ja toteutuksen esteettistä tasoa tavoitellaan. Samalla sitoudutaan järjestämään hankkeelle laatutason edellyttämä rahoitus.

Asuinalueiden rakentamisessa on olemassa ns. "prosenttiperiaate", jolloin jo hankeohjelmassa on päätetty, että prosentti hankkeen kuluista käytetään taiteen toteuttamiseen alueella. Tämän periaatteen soveltamista tiensuunnitteluun tulisi harkita. Silloin oikea vaihe tällaiselle päätökselle on yleissuunnitelma.

Urakoitsijoilla on Tiehallinnon uusissa hankintamenettelyissä yhä suuremmat vaikutusmahdollisuudet. Esteettisesti korkean laadun saavuttamiseksi tarvitaan siis selkeitä velvoitteita myös urakoitsijoille. Käytännössä on kaksi mahdollisuutta. Esteettiset tavoitteet määritellään mahdollisimman selkeästi osaksi urakkaohjelman vaatimuksia, tai hankkeessa edellytetään erillisen estetiikan asiantuntijan käyttöä. On mahdollista, että vähitellen urakoitsijat alkavat kokea väylän esteettisesti korkealaatuisen toteutuksen myös lisäarvona, tapana rakentaa väylätuotteen, ja samalla oman yrityksensä, julkisuuskuvaa. Vielä tästä ei näy juurikaan merkkejä.

6 VÄYLÄESTETIIKKA SUUNNITTELUPROSESSEISSA

Tiesuunnitelmien tilaajien ja laatijoiden tulee vahvistaa näkemystään ja asiantuntemustaan väyläestetiikasta. Suunnittelutyön tilaajan on oltava selvillä edellisen vaiheen tavoitteista ja visioista myös väyläestetiikan osalta.

Suunnitelmaraportteihin tulee jokaisessa suunnitelmavaiheessa liittää arviointi niistä ratkaisuksista, jotka ovat tärkeitä väyläestetiikan muodostumisessa. Suunnitelma-asiakirjoissa tulee entistä selkeämmin esittää esteettisten ratkaisujen tavoitteet toisaalta velvoittavalla, toisaalta innostavalla tavalla.

Väyläestetiikka on ymmärrettävä yhtä vahvana muiden tavoitteiden kanssa. Kysymys ei ole mistään ylimääräisestä.

Väylän ja sen estetiikan suunnitteluprosessilla tarkoitetaan tässä väylän kaikkia suunnitteluvaiheita alkaen ideasuunnitelmasta ja päättyen rakennussuunnitelmaan, toteutukseen ja kunnossapitoon.

6.1 Suunnitteluprosessin ongelmista

Väyläestetiikka on tarkoituksenmukaista kauneutta, ei koristelua. Koristelun voi tehdä itsenäisenä osana, mutta tarkoituksenmukaisuutta ei pysty luomaan hetkessä. Olennainen kysymys onkin, miten syntyy tarkoituksenmukainen ympäristö. Vastaus liittyy lähinnä prosessin hallintaan. Ihanteellisessa prosessissa selvitetään ensin huolellisesti alueen ja väylän toiminnalliset tarpeet sekä maise-malliset lähtökohdat. Tämän analyysin pohjalta suunnitellaan väylä ja sitä ympäröivä maankäyttö yhtenä kokonaisuutena.

Suunnitteluprosessien ongelmia on käsitelty jo tämän projektin edellisissä vaiheissa. (*Kaupunkien pääväylien... 2001a ja 2001b*) Kolmannessa vaiheessa tutkitut esimerkkikohteet ovat edelleen vahvistaneet näkemystä, että samat ongelmakohdat toistuvat suunnitteluprosessista toiseen.

- Nykyinen suunnittelukäytäntö ei turvaa onnistunutta lopputulosta estetiikan osalta eikä lopputuloksen valvonnalla ole selkeää vastuutahoa.
- Kaupunkien pääväylät toteutetaan pitkän prosessin kuluessa ja jaksoittain. Tästä seuraa, että koko väylän ja sitä ympäröivän maankäytön suunnittelu ei ole yhden tahdonalaisen projektin tulosta ja kokonaisilmettä on vaikea muodostaa. Myös vanhojen elementtien arvostaminen ja säilyttäminen voi olla osa määrätietoista suunnittelua. Yksi mahdollinen koordinoiva taho voi olla maakuntaliitto.
- Perusteltukin suunnitteluidea saattaa helposti unohtua erityisesti silloin, kun tilaajat tai keskeiset tekijät vaihtuvat. Usein käy niin, että hankkeeseen perehtyneiden hallussa oleva tieto ei siirry uusille tekijöille. Juuri näitä tilanteita varten tarvitaan muodollisia laadunvalvontamenettelyjä, muuten voidaan hyvillä tekijöillä tulla toimeen ilmankin.

- Uusissa hankintamenettelyissä suunnitteluidea saattaa kadota vaiheessa, jolloin tehtävä siirtyy suunnitteluorganisaatiolta tien toteuttajalle. Nykyjärjestelmä tukee tulospalkkioiden kustannusten minimointia, joten laadulliset tulokset uhkaavat jäädä toissijaisiksi.
- Esteettinen tahto puuttuu päätöksenteossa sekä osittain myös suunnitelmien tilaamisessa. Tällöin tulokset muodostuvat sattumanvaraisiksi. Ongelman voi lausua niin, että estetiikan perusteella ei tehdä päätöksiä, mutta päätökset koskevat estetiikkaa.
- Tällä hetkellä on sattumanvaraista, onko prosessissa mukana väyläestetiikan osaamista. Seurauksena on, että esteettinen ulottuvuus on irrallaan suunnitteluprosessista. Aiheet ovat loppuvaiheessa tehtyjä pieniä operaatioita, jolloin väyläarkkitehtuuri ja -estetiikka liittyvät usein liikaa irrallisten rakenteiden tai yksityiskohtien suunnitteluun.
- Yhteistyötä kunnan ja Tiehallinnon välillä rasittaa vielä perinteinen ajattelu, jonka mukaan Tiehallinto maksaa tiet, ja kunta voi vain ottaa hyödyn rakentamisesta. Tiiviimpi yhteistyö kuntien, kaupallisten toimijoiden sekä Tiehallinnon välillä, jossa kaikki osallistuvat hankkeeseen raha- ja henkilöresursseilla, voi tuottaa nykyistä parempaa tieympäristöä.

Käytännön ongelmana suunnittelijat näkevät eri suunnitteluvaiheiden välille tulevat katkokset. On monia syitä, miksi edellisestä vaiheesta halutaan eri tavoin eteenpäin eikä tyydytä ehkä jo hyvinkin harkittuihin ratkaisuihin.

- ajan (suunnitteluideologian, -muotien ja vaatimusten) muuttuminen
- tien teknisten vaatimusten muutokset
- kilpailu eri suunnittelijoiden välillä
- ajan puute, rutinoituneet työtavat
- ammattikuntaerot, erilaiset ilmaisutavat
- tilaajan henkilöstön vaihtuminen
- tilausjärjestelyiden muuttuminen (elinkaarimalli, KVV, SRU)
- laadulliset asiat eivät vielä ole olennaisesti mukana palkkiojärjestelmissä

Ammattikuntien erilaiset tavat ilmaista tavoitteitaan heikentävät viestin eteenpäin menoa. Esimerkiksi maisemasuunnitelmiin liittyy tyypillisesti laaja nykytilan analyysi ja ymmärrys maisemarakenteesta, mutta niissä esitetään niukasti johdopäätöksiä tulevan suunnittelun tueksi. Eri ammattikuntien tavoitteet voivat olla jopa niin irrallaan toisistaan, että raportin eri osioissa on sisäisiä ristiriitaisuuksia.

Prosessin edetessä on mahdollista, että aikaisempiin raportteihin, varsinkaan tekstiosuuksiin, ei juuri paneuduta. Esimerkiksi maisemasuunnittelun rutiiniin kuuluu tehdä itse lähtökohta-analyysi omin silmin. Valmiiseen raporttiin tukeutuminen saatetaan kokea jopa vääränä toimintatapana. Omiin silmiin ja omaan arvostelukykyyn luotetaan varmemmin. Ajan vähäisyyden vuoksi omia havaintoja ei välttämättä tule myöskään verrattua muiden aiemmin esittämiin näkemyksiin, jotka ymmärretään vain "lähtökohtamateriaalina".

Suunnittelijoiden ammattilypeys ja heidän välisensä kilpailu voivat joskus lisätä työn laatua, mutta kilpailutus tuottaa myös vakavia ongelmia prosessin kannalta.

Edellisen vaiheen suunnittelija on usein myös kilpailija samoilla markkinoilla. On ehkä vaikea myöntää hänen oivaltaneen jo ratkaisun asiaan, jota itse on juuri pohtimassa.

6.2 Prosessin kehittämisehdotuksia

Väyläestetiikan tavoitteenasettelun vahvistaminen

Yhtä tapaa lähestyä väyläestetiikan tavoitteenasettelua edustavat tarkistuslistat toteutuksen laadukkuuteen ja estetiikkaan vaikuttavista tekijöistä. Tarkistuslistojen etu on, että ne tuovat näkyviin koko toimintaympäristön, joka vaikuttaa suunnitteluun ja toteuttamiseen.

Aivan väylähankkeen alussa tulee määritellä sen esteettiset tavoitteet. Esimerkiksi Tanskan tielaitoksen ohjeiden mukaan silloin kartoitetaan esimerkiksi projektiin liittyviä kohteita tai aihealueita, joiden oletetaan tuottavan ongelmia tien arkkitehtuurille. Arkkitehtuurin tavoitetaso määritellään mm. tarkistamalla, onko suunnittelualueella voimassa yleis- tai asemakaavoja, jotka kohdistuvat arkkitehtuurin normeihin tai laatutasoon. Samalla tarkastellaan projektin taloutta, ja selvitetään arkkitehtuurin ja taloudellisten resurssien välillä tasapaino. Lisäksi määritellään mahdollisimman selkeästi toimivallan määräytyminen ja organisointi arkkitehtonisissa kysymyksissä. Etukäteen pyritään selvittämään, onko eri alojen suunnittelijoiden välinen keskinäinen työnjako selkeä, mikä on tilaajan asema työssä ja tulevatko arkkitehtoniset kysymykset otetuiksi huomioon koko suunnitteluprosessin aikana. (*Beautiful Roads 2002 b*).

Kun projektin ohjelmointi- ja käynnistysvaiheessa on saatu tyydyttävät ratkaisut edellisen kappaleen kysymyksiin, siirrytään esisuunnitteluvaiheeseen. Esi-suunnittelussa määritellään projektin kokonaisuuden kulku. Tässä vaiheessa tarvitaan laajaa vuorovaikutusta väylän (tulevien) käyttäjien kanssa. Mahdollisuudet arvioida projektin arkkitehtonisia ansioita riippuvat paljolti visuaalisesta esitystavasta. Siten dokumentaatio digivisualisointien, luonnosten, valokuvien, leikkauskuvien ym. muodossa sekä hyvä sanallinen kuvaus projektista ovat olennaisia tässä suunnitteluvaiheessa. (*Beautiful Roads 2002 b*)

Arvokeskustelu ja yhteisten tavoitteiden löytäminen

Yhteisten lähtökohtien pohtiminen ja keskusteluttaminen ovat keskeinen osa hyvän prosessin käynnistämisessä. Arvokeskustelu voidaan toteuttaa haastattelulla tai lähtökohtaseminaarilla.

Arvokeskustelun käymisen edellytys on, että ympäristön arvot tunnetaan. Ennen tapaamisia onkin alueen arvot kartoitettava, minkä jälkeen vasta voidaan järjestää riittävän laaja keskustelu siitä, mitkä olemassa olevista ympäristön arvoista tulee säilyttää, ja mistä voidaan luopua jonkin toisen asian hyväksi. Arvokeskustelu ei kuitenkaan synny tyhjästä, vaan sille on varattava runsaasti aikaa sekä tilaa kypsyä ja kehittyä. Hyvänä esimerkkinä onnistuneesta pitkään kehittyneestä arvokeskustelusta on valtatie 4 kehittämissuunnitelma Oulun kohdalla, jossa työskentelyä helpotti alueella pitkään vireillä ollut laatukäytävähanke. Kysessä on maakuntakaavassa ja Oulun kaupunkiseudun kuntien yhteisessä yleiskaavassa esitettävä vyöhyke. (ks. Palokangas 2002)

Esimerkki siitä, miten väylän tavoitteita voidaan lähestyä, on arkkitehtiprofessori Staffan Lodeniuksen hahmotelma kyseisen vyöhykkeen maankäytön ja liikenteen kehittämisen suuntaviivoista. Kuvauksessa aihetta käsitellään laajalla ideatasolla visioiden, mutta samalla tarkentaen ympäristön laadun ja kokemuksen kannalta tärkeisiin yksityiskohtiin.

- kaavoituksessa varataan riittävästi osaamisen eri osatekijöille soveltuvia alueita, vyöhykkeitä ja verkostoja, erityisesti eriluonteisia työpaikka-alueita
- maankäytön tihentymiä osoitetaan vain paikkoihin, joilla on edellytykset muodostaa monipuolista kaupunkimaista miljöötä ja palvelutarjontaa
- innoittavaa ja omaleimaista asumis- ja arkimiljöötä lähipalveluineen kehitetään ja kytketään poikittaisrakenteina käytävään
- pääväyliä jaksotetaan luonteviksi nopeustasoympäristöiksi sitä vastaavin katutilan mitoituksin ja jäsentelyin
- joukkoliikenteen laatutasoa kohennetaan linja- ja aikatauluratkaisujen ohella tunnistettavin kalustein ja pysäkein; vaihtopysäkit keskustaan ja terminaaleihin
- tärkeitä kiinnittymiskohtia kaupunki- ja kulttuurimaisemaan korostetaan, kuten jaksoja Oulunjoki–suistoalue–Kaupunginoja- sekä Kempeleen-lahti–peltolaaksot–harjuasutus
- pitkät maisemanäkymät säilytetään tai avataan, ja niitä korostetaan korttelirakenteessa ja tienäkymissä
- ympäristötaidetta ja valomaisemaa hyödynnetään tiekäytävän jaksottamisessa
- kaupunkikuvalliset ja symboliset korostukset ohjataan kaupunkirakenteen ytimeen
- paikallisiin oloihin, kehittämisstrategioihin tai ulkoiseen imagoon liittyviä "tarinoita" tulkitaan rakennetun ympäristön ja maisemanhoidon keinoin; rakentamisen laatutaso varmennetaan aktiivisen ja koordinoitun ohjauksen avulla.

Taulukko 1. Näkemys Oulun seudun laatukäytävän kehittämisestä ja mahdollisista vahvuuksista (Lodenius 2002)

Sitoutuneen työryhmän luominen

Kun suunnittelun lähtökohdat on löydetty, ja niistä ollaan pitkälti samaa mieltä, muodostuu tärkeäksi tavoitteeksi arvojen siirtäminen eteenpäin suunnitteluprosessissa. Hankkeessa onkin kysyttävä, olemmeko ymmärtäneet tai selvittäneet edellisen suunnitteluvaiheen tavoitteet ja keinot, joilla väyläestetiikkaan on pyritty.

Yksi tapa edistää jatkuvuutta on käyttää mahdollisuuksien mukaan samoja henkilöitä ja ryhmiä työn myöhemmissä vaiheissa. Siten ainakin suunnittelun "ydintiimi" pysyy samana. Näin tehtiin Helsingin kaupungin koordinoimassa Vuotien suunnitteluprosessissa (*Kaupunkien pääväylien... 2001a*). Vaikka osa Vuotietä suunnitelleesta työryhmästä vaihtui, ja suunnitelmien sisältö koki suuriakin mullistuksia johtuen tiehankkeen reunaehtojen muutoksista, prosessi pysyi kuitenkin eri käännteissään hallittuna. Tämä perustui nimenomaan ydinhenkilöiden säilymiseen. He pitivät ohjaket käsisään ja olivat sitoutuneet korkean laatutason tavoitteluun.

Maankäytön ja kaavoituksen rooli on monessa väylähankkeessakin avainasemassa. Sen kautta syntyy - jos on syntyäkseen - niin kattava ja konkreettinen visio, että siihen voivat kaikki tahot sitoutua. Suunnitteluhankkeissa onkin etsittävä saumattomampia yhteistyötapoja. Tarvitaan kaupunkisuunnittelijoiden tiiviimpää mukanaoloa...

"...tai ei pelkkä mukanaolo riitäkään. Tarvitaan propagandaa kaupungin sisälle, ettei Tiehallinnon roolia yhdyskuntien suunnittelussa pidettäisi niin ikävänä. Täytyisi kartoittaa kenties haastattelujenkin kautta keinoja tiiviimpään yhteistyöhön. Kysyä mitä kaupungit haluavat Tiehallinnolta eikä niinkään toisinpäin." (arkkitehti, kaupunki)

Pitkäaikaisen työryhmän etuna on myös se, että tärkeä hiljainen tieto pysyy suunnittelussa mukana ja kertyy katkeamatta. Tämä ei aina ole mahdollista, sillä samat suunnittelijat eivät ole aina käytettävissä esimerkiksi kilpailusyistä. Prosessin täytyykin näissäkään tilanteissa antaa tilaajalle välineet vaikuttaa tavoitteiden jatkuvuuteen, ja mahdollisuus jopa pakottaa uudet suunnittelijat noudattamaan edellisessä vaiheessa tuotettuja elinkelpoisia ideoita.

Väyläestetiikan koordinaattori

Suuret väylähankkeet joudutaan usein pilkkomaan irrallisiksi osaprojekteiksi. Tällaisten väylien yhtenäisyyden parantamiseksi ja yhteisen tahdon kokoamiseksi voidaan palkata väyläestetiikkaa ja maisemasuunnittelua koordinoiva henkilö. Esimerkkinä uudenlaisesta toimintatavasta on Kerava-Lahti oikoradan ja valtatie 4 ympäristö. Kyse on pitkistä 60 kilometrin maisemajaksosta, jota suunnitellaan osissa monen eri suunnittelutoimiston toimeksiantoina. Työ edellyttää johdonmukaista visuaalista toteutusperiaatetta, jota luomaan onkin palkattu erityinen ympäristösuunnittelun koordinaattori. Työ on tätä kirjoitettaessa kesken. Tekijän mukaan on ollut mielenkiintoista ja haastavaa yrittää saada aikaan mielekkäitä yhteyksiä näiden eri aikatauluissa kulkevien erillisten toimeksiantojen välille. (Uski, haast. 2003)

Aihe tuli esiin myös valtatie 6 yleissuunnitelman teossa. Estetiikan pitää eritoten tällaisissa suurissa hankkeissa sisältyä kuhunkin suunnittelun osa-alueeseen, jolloin jokaisen osan vastuuhenkilön on tiedostettava esteettisen suunnittelun tavoitteet. Haastatteluissa esitettiin tulevia hankkeita ajatellen erillisen esteettisiin asioihin liittyvän koordinaattorin palkkaamista, jonka tehtävä on ennen kaikkea esteettisten arvojen puolesta puhuminen koko prosessin ajan. Hän voi kuulua joko tilaajan tai konsultin organisaatioon.

"Muistaakseni joka piirillä on ympäristöpäällikkö tai vastaava, se olisi hänen koordinoitavissa. Yleisohjeistus olisi aika väljä ja sitten annettaisiin prosessin porukalle projektikohtaisesti vapaus tulkita, ohjata sitä tähän suuntaan. Ja sitten se ei saisi olla näennäistä, että kun KVV:ssa tehdään projektikohtaisia tuotevaatimuksia niin siellä pitäisi olla tasavertaisena tällainen henkilö suorastaan sanelemassa mitä tähän hankkeeseen, varsinkin jos se paloittain toteutetaan, että mitä tähän on ajateltu ja miten se myös säilyy. (insinööri, konsultin edustaja)

Liikennesektorin asiantuntija arvioi epätodennäköiseksi että "niin suppean alan" asiantuntijoita palkattaisiin Tiehallintoon pysyväksi. Toisaalta tilaajapuolellekin tarvitaan lisää asiantuntemusta ja koulutusta näistä asioista. (*Arkkitehti, Tiehallinto*). Mutta nämä henkilöt siis tuskin voivat sijoittua päätoimisesti estetiikkaan liittyviin tehtäviin. Väyläestetiikan koordinaattoreina tulee siis kyseeseen esimerkiksi konsultti tai kunnan tai maakuntaliiton asiantuntija.

Suunnitelmien esitystavat

Suunnitelmaraporttien täsmällisyyttä väyläesteettisissä asioissa pitää parantaa. Suunnittelutyön tilaajan on oltava selvillä edellisen vaiheen tavoitteista ja visioista myös väyläestetiikan osalta. Lähtökohta on väyläestetiikan suunnittelun jatkuvuuden takaaminen. Suunnittelijan pitää pystyä ottamaan kantaa edellisen vaiheen pyrkimykseen. Jos niistä olennaisesti poiketaan, niin päätös tulee perustella tilaajalle. Tilaajan tulee myös arvioida, mitkä edellisten suunnitteluvaiheiden tulokset ovat väyläestetiikan muodostumisessa tärkeitä.

Suunnitelma-asiakirjoissa pitäisi entistä selvemmin perustella kunkin suunnitteluvaiheen, kuten idea- tai yleissuunnitelman, esteettisten ratkaisujen tavoitteet ja pääkohdat, eikä tyytyä pelkkiin suunnitelmakuviin. Niiden tavoitteet eivät välttämättä aina avaudu seuraavalle suunnittelijalle.

6.3 Estetiikan asema Tiehallinnon uusissa toimintamalleissa

Tiehankkeen toteutus on nykyisin "myymistä" ja neuvottelua moneen suuntaan, asiakkaita on monella tasolla. Tiehallinnon asiakkaita ovat tienkäyttäjät, kuljetusten tarvitsijat, viranomaistoiminnan asiakkaat sekä tiedontarvitsijat. (*Tiehallinnon asiakkuusstrategia 2002*) Tiehallinnon sisällä sen tehtäväksi ymmärretään palveluiden tuottaminen tienkäyttäjille, ei niinkään itse fyysisen rakenteen tuottaminen. Samalla suunnitelmat on saatava myös kuntien, maanomistajien, ja ympäristönsuojelijoiden ja muiden intressitahojen hyväksymiksi (Priha, haast. 2003).

Paradoksaalista kyllä, esteettisesti laadukkaan ympäristön tuottaminen voi tämän palvelukeskeisyyden seurauksena jopa vaikeutua, vaikka se samalla ymmärretäänkin yhä tärkeämmäksi. "Palvelu" viittaa aika yksipuolisesti liikennemäärien sujuvaan välittämiseen, väylien toiminnalliseen funktioon. Esteettisesti hyvän ympäristön tuottamista ei ole ehkä helppo mieltää yhdeksi Tiehallinnon tuottamista tärkeistä palveluista.

Liikenne- ja viestintäministeriöltä on tullut aloite määritellä liikenteen peruspalvelutaso; määrittelyn tarve liittyy julkisen sektorin rajallisiin resursseihin. Ministeriön nimittämä työryhmä selvitti tien- ja radanpidon peruspalvelutasoa, "joka tasapuolisen alueellisen kehityksen turvaamiseksi vähintään tarvitaan". Esimerkiksi taajamateiden osalta suunnittelun kehittämisessä on tavoitteena ollut määrittää teiden parantamiselle taso, jonka toteuttamiseen ja ylläpitämiseen Tiehallinto voi sitoutua.

Tienpidon tavoitteita on määritelty julkaisussa *Taajamatien palvelutaso*. Taajamateiden osalta ympäristöllisistä tekijöistä keskeisimmäksi mainitaan ympäristön viihtyisyys – että taajamassa on mukava liikkua ja sitä on miellyttävä katsella.

Ympäristön ulottuvuuksista julkaisussa nostetaan erityisesti esiin taajaman omaleimaisuus, kevyen liikenteen ensisijaisuus taajamissa sekä liikkumisen tasa-arvoisuuden, turvallisuuden ja miellyttävyyden lisääminen tieympäristön kalusteilla ja varusteilla. Hyväksyttävän palvelutason mukaisissa ratkaisuissa istutuksia käytetään tietilan jäsentämiseen sekä tuomaan vihreyttä taajamakuvaan. Lisäksi mainitaan turvallisuus, esteettömyys ja taloudellisuus. (*Taajamatie palvelutaso 2002*)

Tähän liittyvät uudet investointien hankintamenettelyt. Uusissa menettelyissä solmitaan ns. kokonaissopimuksia, joissa hankittavat palvelut ovat kestoltaan huomattavasti nykyistä pidempiä, sisällöltään laajempia ja alueeltaan suurempia. Laatuvaatimuksia asetetaan lopputuotteen toimivuudelle ja laatuvarmistus kuuluu urakoitsijalle. Kukin tuottaja vastaa tuotteensa laadusta, valvonnasta ja raportoinnista. Kuten hankintastrategiassa todetaan, tilaajan osaamisen on parannuttava sitä mukaa, kun hankinnassa siirrytään yhä vaativampiin hankintakäytäntöihin. (*Tienpidon hankintastrategia 2003*)

Tiehallinnon hankintamenettelyistä ja palvelutason määrittelystä lukiessa ei voi välttyä vaikutelmalta, että tuotetun ympäristön laadun asema on hieman epävakaa. Jos estetiikan profiilia halutaan nostaa, pitäisi pystyä osoittamaan, että korkeatasoisen ympäristön tuottaminen on tärkeä osa Tiehallinnon palvelutuotannollista tehtävää. Tämä työ pyrkii osaltaan juuri siihen.

Kokonaissopimuksiin pitäisi tuoda estetiikan laatua takaavia suunnittelu- ja menettelytapaohteja. Urakoitsijan palkitseminen hyvästä laadusta on erittäin tärkeää. Laatuksiteerit saattavat kuitenkin olla vaikeita ratkaista. Suunnittelun osana tuleekin projektikohtaisesti määrittellä kriteerit, eli valvottavat kohteet ja valvonnan menetelmät, joilla rakentamista seuraava taho voi osoittaa urakoitsijan onnistuneen.

7 VÄYLÄESTETIIKAN KEINOT

Tien geometrialla on keskeinen merkitys katu- ja kaupunkitilojen muodostamisessa. Nopeilla väylillä näkökenttä on eteenpäin kiilamainen. Hitailla katu- maisilla osuuksilla ympäristöä havainnoidaan laajemmin.

Merkittävä osa väylän estetiikasta muodostuu väylän ja sen rakenteiden arkkitehtuurista.

Maankäyttö- ja rakennuslaki ohjaa ympäristöestetiikan suunnitteluun. Kaa-voituksen vaikutusmahdollisuudet väyläestetiikkaan ovat rajallisia ja riippu- vat kaavatasosta.

Väylästä on laadittava jo kehittämisvaiheessa strateginen julkiskuvan tavoit- tesuunnitelma, sillä väylän esisuunnittelulla on vaikutusta pitkälle tulevaisuu- teen. Sen kuluessa luodaan keskeiset suunnitteluperiaatteet sekä kerätään eri tahojen näkemykset ja tavoitteet.

Lakisääteinen yleissuunnitelma käsittelee lähinnä vain yleisen tien vaatimaa aluetta. Yleissuunnitelman yhteydessä voidaan laatia ns. väyläosayleiskaa- va, jonka tilaajia ovat Tiehallinnon lisäksi muut hyötyjät, ainakin väylän varren kunnat.

Maisema- ja vihersuunnittelun keinoin väylä sovitetaan ympäröivään maise- maan ja kaupungin viherrakenteeseen. Väylän viheralueet on suunniteltava ja toteutettava koko tietilassa. Mahdollisuuksien mukaan suunnittelua tulee tehdä yhteistyössä maanomistajien kanssa myös väylän ulkopuolella.

Viherrakentamisen asemaa väyläestetiikassa tulee tarkastella nykyistä laa- jemmin jo esisuunnitteluvaiheissa. Pääväylillä tulee erityisesti panostaa viherrakennustekniikoiden ja kasvimateriaalin laatuun.

Väyläympäristön kehittämistä taiteen avulla edistää nk. prosenttiperiaate. Periaatteen mukaisesti hankkeessa varattaisiin yksi prosentti toteuttamis- kustannuksista taiteeseen. Hankkeessa on myös oltava mukana vastuu- taho, joka edistää taiteen käyttöä väyläympäristössä.

Väyläestetiikan toteutuminen varmistetaan yksiselitteisillä ja selkeillä suun- nitelma-asiakirjoilla ja laatumäärittelyillä sekä asiantuntevalla valvonnalla. Myös urakoitsijan tulee sisäistää hankkeen esteettiset tavoitteet.

Väyläympäristön kunnossapidon esteettiset tavoitteet on myös määriteltävä, ja siihen on varattava riittävät resurssit.

7.1 Väylän geometrian suunnittelu

Väylän linjauksella ja tasauksella on keskeinen merkitys katu- ja kaupunkitilojen muodostumisessa ja näkymäsuuntien ohjaamisessa. Väylän geometrian tulee tukea liikenteen toimivuutta ja turvallisuutta. Sen on myös oltava suhteessa väylän nopeustasoon siten, että hitailla osuuksilla geometria ei houkuttele "liian

sujuvaan ajoon” ja nopeiksi tarkoitetuilla osuuksilla väylä ei ole liian jyrkkäpiirteinen. Nopeustaso ja tien kaartelu määrää myös pitkälti sen, mitä maisemasta havaitaan.

Väylän sijainti kaupunkirakenteessa vaikuttaa siihen, mitä väylältä nähdään. Väylän linjaus sekä toisaalta ympäröivän maankäytön ja maisemakuvan kehittäminen ovat kuitenkin tekijöitä, jotka kehittyvät pitkän ajan kuluessa. Näiden yhteen sovittaminen, ja esteettisesti korkeatasoisen kokonaisuuden muodostaminen, ei ole monimutkaisessa suunnitteluprosessissa yksiselitteistä. Suunnittelussa onkin otettava myös huomioon väyläympäristön alati muuttuva ”lopputilanne”.

Väylän käyttäjä on liikkeessä

Martti Jaatinen tutki 1960-luvulla väylän geometriaan liittyviä tekijöitä teoksessaan *Tie suomalaisessa maisemassa* (Jaatinen 1967). Jaatisen esimerkit ovat pääosin maalaismaisemasta ja maantieympäristöistä, mutta hän tuo selkeästi esille suunnittelun lähtökohtia, jotka ovat sovellettavissa edelleen 2000-luvun kaupunkiväylien suunnittelussa. Jaatinen korostaa liikkeen vaikututusta ihmisen esteettiseen ja psykofyysiseen havaintokenttään, lähtien silmän toiminnasta ja niistä reaktioista, joilla ihminen muodostaa kuvaa ympäristöstä tiellä liikkueensa.

”Tiellä liikkuvan ihmisen aistima maisemakuva on monimutkainen esteettinen ja psykofyysinen kokonaisuus, jossa liikkumisnopeus on niin tärkeä tekijä, että sitä voitaneen pitää tilan neljänentenä ulottuvuutena.” (Jaatinen 1967, 20)

Ihmisen näkökenttä on sinänsä laaja, vaakasuunnassa hieman yli 180 astetta ja pystysuunnassa noin 150 astetta. Se on kuitenkin reunoiltaan epäterävä. Visuaalinen näkökenttä on vain se alue, josta silmässä muodostuu tarkka kuva. Kuvan muodostuminen verkkokalvolla kestää noin 0,1 - 0,3 sekuntia ennen kuin silmä ymmärtää sen erillisenä kuvana. Tällä on suuri vaikutus nopeasti liikkuvan autoilijan näkökentän muodostukseen. Kaukana edessäpäin sijaitsevien kohteiden kuva verkkokalvolla muuttuu ja liikkuu hyvin hitaasti, joten kohteista saadaan tarkka havainto. Sen sijaan lähelle ja sivuille tuleva maisema näyttäytyy yhä vilisevämpänä. Jaatinen osoittaa, että silmät tarkentuvat 50 kilometrin nopeudella ajettaessa noin 250 metrin päähän, 75 kilometrin nopeudessa tarkennuspiste on jo 400 metrin päässä ja 100 kilometrin vauhdissa yli puolen kilometrin päässä. (Jaatinen 1967, 23-24)

Väylän linjaus

Suoraa tietä ajettaessa näkösektori suuntautuu suoraan eteenpäin, ja sitä hallitsee pakonomaisesti edessä avautuvan tien vana. Sen sijaan kaarteessa ajettaessa katse seuraa toisaalta auton pituusakselin eli kaarteeseen tangentin suuntaa, toisaalta hakeutuu edessä kaartuvaan tiehen. Tästä seuraa se tärkeä huomio, että kaartuvalla tiellä suurin osa näkösektorista suuntautuu ulkokaarteeseen puoleiseen maisemaan, jossa sijaitsevilla kohteilla on siis keskeinen merkitys. Mikäli kaarteita ei ole, ympäröiviin maisemiin kiinnitetään vähemmän huomiota, ja pitkä suora tie turruttaa ajajan mielenkiinnon. Jaatinen toteaaakin, että jos tie ohjataan suoraan kohti näkemisen arvoista rakennusta, tien suora vana vangitsee yleensä katseen eikä toivottua tulosta saavuteta. (Jaatinen 1967, 30)



Kuva 15. Laadukkaat rakennukset muodostavat kauniin puitteen väylän ulkokaarteeseen. Sisäkaarteeseen perusmeluaita jää näin alisteiseksi, Kehä I, Tapiola, Espoo.

Kaupunkien pääväylien suunnittelussa linjaukseen liittyviä valintoja tehdään eri vaiheissa pitkän suunnitteluprosessin kuluessa. Esisuunnittelun jälkeisissä vaiheissa suunnittelijan liikkumavara linjauksen suhteen on usein rajallisempi. Toisaalta usein kuntien kaavoissa on mahdolliselle moottoritiele varattu liiankin leveä tiekäytävä, joka vaikuttaa voimakkaasti lähialueiden maankäyttöön muodostaen turhan vyöhykkeen kaupungin ja väylän väliin. Välivyöhykkeen ympäristön hoito tuleekin järjestää kunnes tie toteutuu.



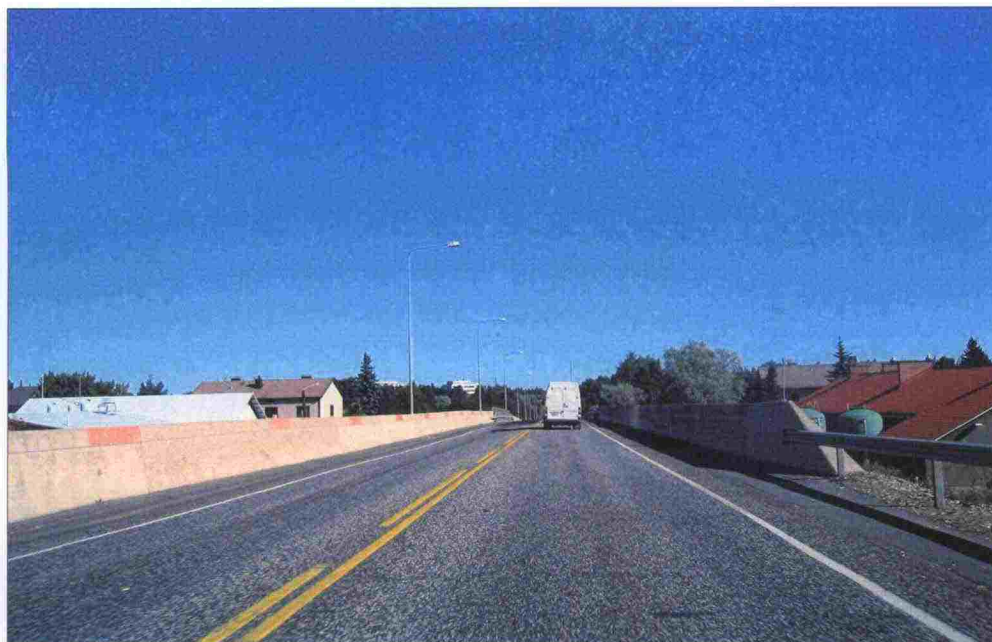
Kuva 16. Länsiväylän suoruus ja leveys Ison Omenan kauppakeskuksen kohdalla tekevät massiivisen vaikutelman. Piispansilta, Espoo.

Väylän taseaus

Väylän tasauksen laskemista alle luonnollisen maanpinnan suositellaan nykyisissä suunnitteluohjeissa varsinkin melun kannalta. Melun leviäminen vähenee huomattavasti jo metrin tai parin leikkauksella. Tutkimuksen esimerkkikohteena ollut Helsingin Vuotie on sijoitettu leikkaukseen myös siksi, että kevyen liikenteen risteävät väylät on pystytty rakentamaan maantasoon. Näin esimerkiksi pyöräilijän ei tarvitse nousta jyrkälle sillalle tai toisaalta uskaltautua alikulkuun. Voimakaspiirteisten leikkauspenkereiden monotonisuutta on kompensoitu korkeatasoisella detaljisuunnittelulla. Tähän kuuluu tiheä, nopeuksia hillitsevä valaisinrivistö, jonka lähtökohta olivat sodanaikaiset tulet Vuosaaressa. Pengerryksissä paikallisena elementtinä käytettiin tumman kivilouheen täyttämiä kivikoreja.



Kuva 17. Väylä on painettu leikkaukseen, jolloin uusi kevyen liikenteen silta ylittää sen normaalitasossa. Sillan arkkitehtuuri muodostaa kokonaisuuden ympäröivien rakennusten kanssa. Lentokentäntie, Oulunsalo. Kuva: Mari Siikonen.



Kuva 18. Tie irtautuu korkean tasauksen vuoksi maisemasta ja kaupunkirakenteesta. Rauma.

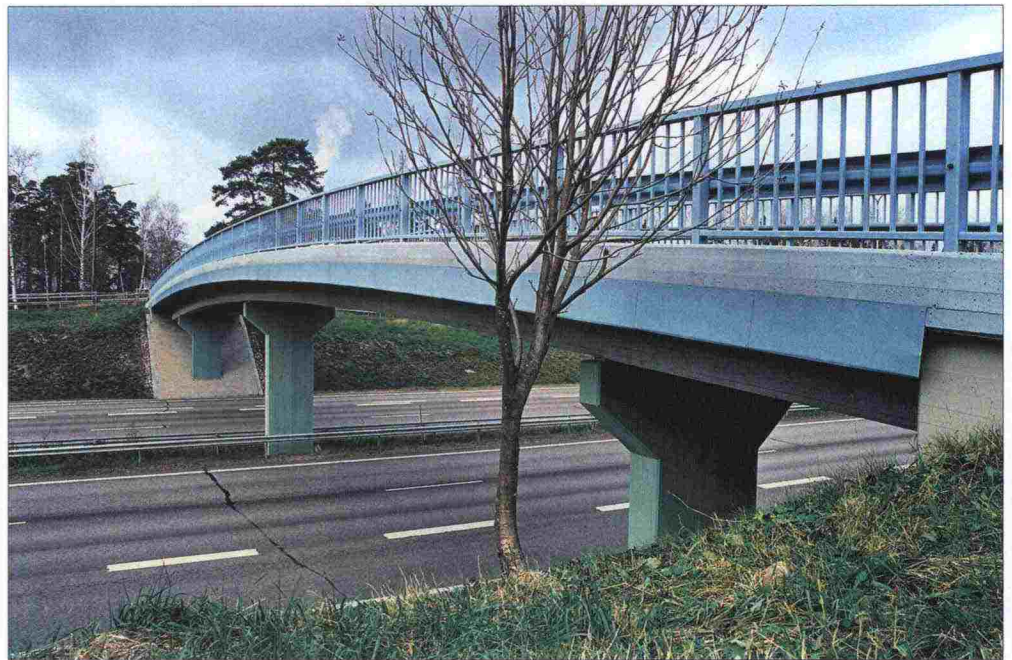
Linjauksen ja tasauksen suunnittelua on ohjeistettu Tielaitoksen oppaassa Tien sovittaminen maisemaan (Yli-Jama 1995), jonka monipuoliset kuvaesimerkit ovat maaseutuympäristöistä.

7.2 Väylärakenteiden suunnittelu

Väylään liittyvillä rakenteilla on keskeinen rooli. Ne muodostavat mielikuvan koko kaupungin arkkitehtuurista, imagosta ja rakennetun ympäristön laadusta. Keskeisiä "käyntikortteja" ovat viime aikoina voimakkaasti lisääntyneet meluesteet ja kiertoliittymät. Myös valaistuksen merkitys on kasvanut voimakkaasti. Valaistussuunnittelulla on nykyään myös muita kuin toiminnallisia ja turvallisuutta parantavia lähtökohtia. Kaupunkialueilla, jossa ajonopeudet ovat hiljaisempia ja ympäristö on paljolti rakennettua, kasvaa väylän rakenteiden esteettinen merkitys suuremmaksi kuin maaseutujaksoilla. Estetiikkaan vaikuttavia väylän ominaisuuksia ja rakenteita ovat mm:

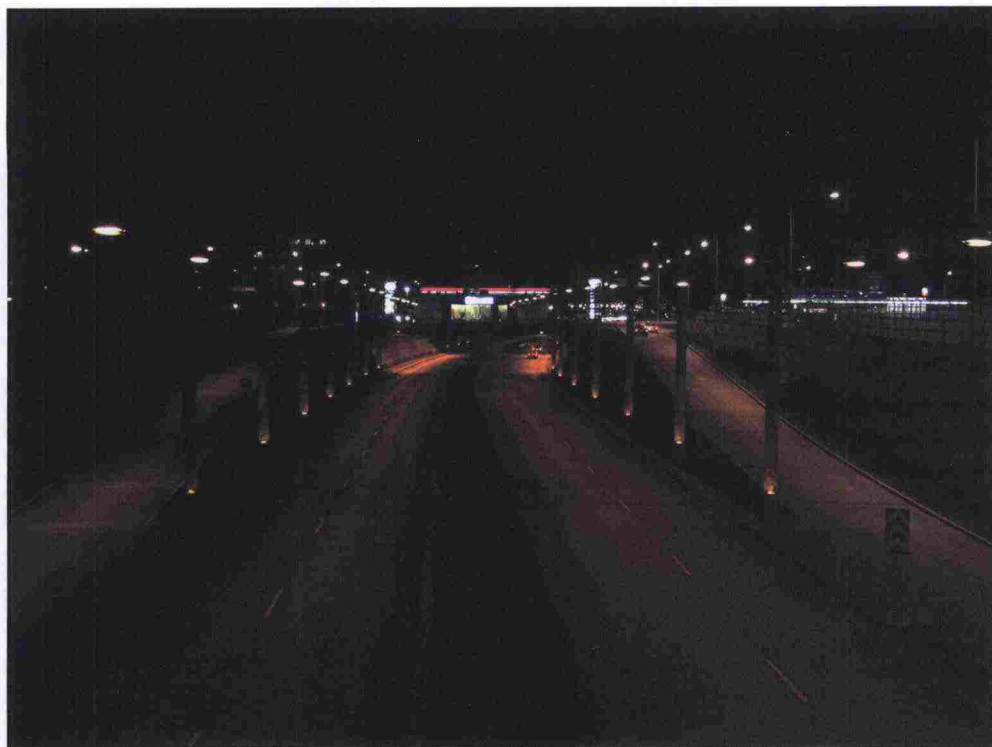
- Poikkileikkauksratkaisut, keskikaista, -kaide, kaistavälit, kaistojen lukumäärä
- Liittymätyypit, kiertoliittymäratkaisuihin keskialueet
- Leikkaukset, pengerrykset, tukirakenteet, tukimuurit
- Liikenteen ohjauslaitteet, merkit, opasteet, reunamerkit, telematiikkavarusteet
- Meluesteet
- Pohjavesisuojausrakenteet
- Silta-arkkitehtuuri, ajoneuvo-, raide- ja kevyt liikenne
- Valaistus, valaisimet
- Aidat, riista-aidat, kulkuesteet, kaiteet, ajoesteet
- Pinnoitteet, reunakivet, maalausmerkinnät
- Pysäkkikatokset, pysäkkien varusteet ja kalusteet

Nykykäytännön mukaan lähes kaikille näistä rakenteista nimetään tiensuunnitteluprosessissa oma suunnittelija, joka sijoittaa ja mitoittaa rakenteet tietilaan niin, että ne täyttävät niille asetetut toiminnan, kestävyys- ja turvallisuuden vaatimukset. Rakenteet ovat melko tiukasti normitettuja. Jokainen suunnittelija suunnittelee oman erikoisalansa mukaisesti tietilaa. Ongelma tässä käytännössä on, että suunnittelijalla ei ole ollut velvollisuutta miettiä erityisalansa tie- rakenteiden suhdetta muiden tierakenteiden muodostamaan kokonaisuuteen muutoin kuin toiminnallisin tai turvallisuuteen vaikuttavin osin, vaikka estetiikan kannalta tälle olisikin ollut tarvetta.



Kuva 19. Valtatien 6 ylittävät sillat Imatralla noudattavat samaa sinistä väriskaalaa. Kuvassa kevyen liikenteen silta.

Kokonaiskuvan muodostamiseksi kaikkien tietilaan sijoitettujen rakenteiden muodostamaa visuaalista kokonaisuutta voisi suunnitella väylähankkeeseen osoitettu arkkitehti. Jotta väyläarkkitehdillä olisi aito mahdollisuus vaikuttaa tietilan muodostumiseen, tulisi väyläarkkitehtuurin periaatteet sopia ja suunnitella mahdollisimman pitkälle yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä. Tämä edellyttää väyläarkkitehdiltä hyvää tiensuunnittelun tuntemusta, jotta hän kykenee arvioimaan tietilaa muodostavien rakenteiden ja laitteiden merkityksen jo ennen kuin niitä on sijoitettu suunnitelmakartalle.

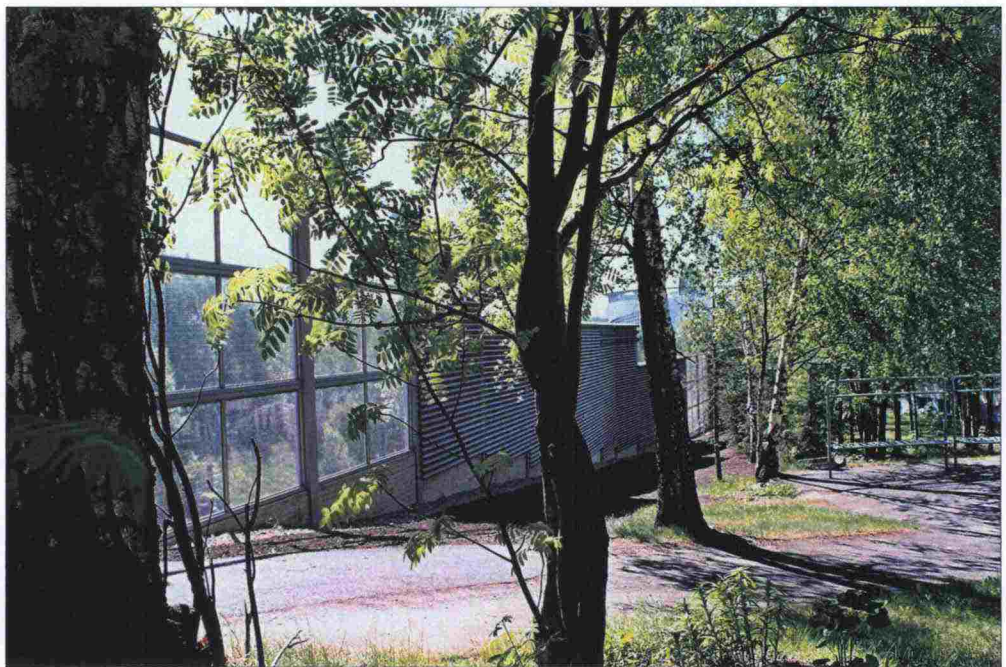


Kuva 20. Vuotie esimerkkinä urbaanista valaistusratkaisusta. Valaisimet ovat suhteellisen himmeätehoiset ja luovat intiimiä tunnelmaa. Pylväät on sijoitettu tiheään, minkä uskotaan rauhoittavan nopeuksia. Vuosaari, Helsinki.

Erityisiä kehittämistarpeita on mm. aitojen, kulkuesteiden, portaalien, kaiteiden, telematiikkarakenteiden, siltojen ja kevyen liikenteen ympäristörakenteiden osilta.

Meluesteiden ratkaisuja ja arkkitehtuuria tulee edelleen kehittää. Toimiva esimerkki on osin läpinäkyvä melueste. Näin laajennetaan havainnekenttää ja tuodaan kaupunkikuvaan kiinnostavaa kerroksellista ja modernia herkkyyttä.

Toisaalta meluesteiden rakentaminen pitäisi olla vasta viimeinen melunehkäisykeino. jos nopeuden rajoittamis- ja liikenteen rauhoittamistoimilla, tien tasauksella, rakennusten sijoittelulla tai muilla keinoilla ei päästä riittävän alhaiseen melutasoon. Olennaista on, että väyläestetiikasta vastaava henkilö pääsisi keskusteluun mukaan jo näistä tien vaikutusten kannalta keskeisistä asioista päättäessä.



Kuvat 21. ja 22. Meluesteellä on kaksi julkisivua. Asukkaisiin päin tuleva puoli on yhtä arvokas kuin autoilijan näkemä. Korsholmantie/Kehä I, Puotinharju, Helsinki.

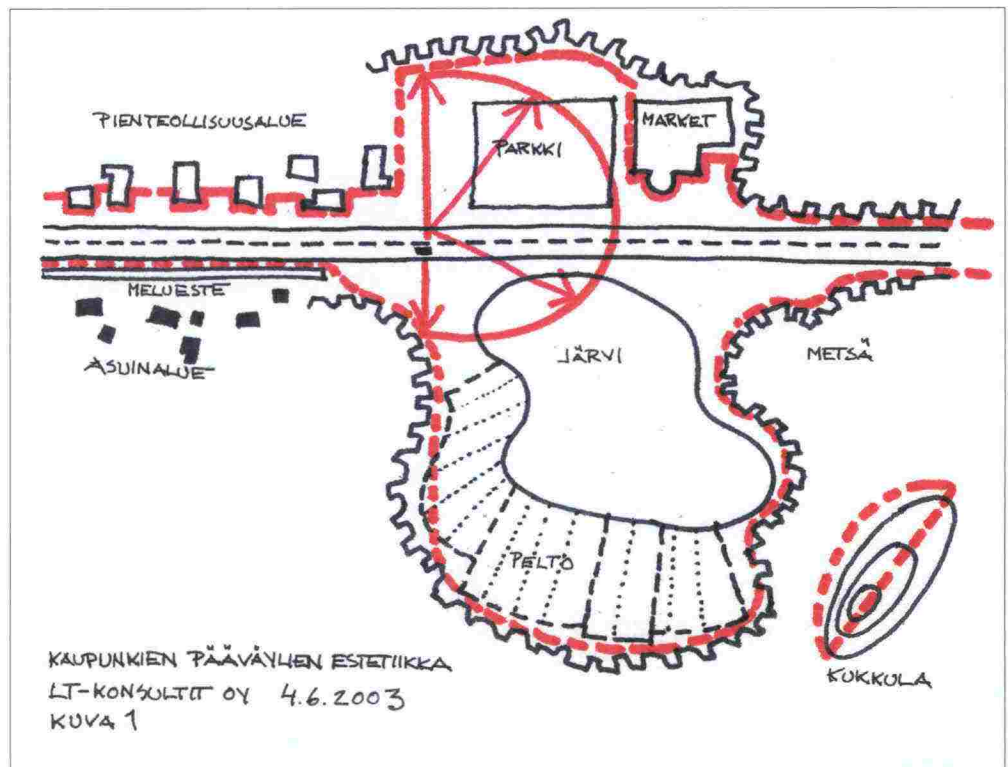


Kuva 23. Nauhamaiset meluesteet on sovitettu 1960-luvun rivi- ja pienkerrostalojen henkeen. Lauttasaari, Helsinki.

7.3 Maankäytön suunnittelu

Väylältä katsoen esteettiseen elämykseen vaikuttavat ne maankäytön ratkaisut, maisemat ja toiminta, jotka sijaitsevat havaitsijan näkökentässä. Näkökenttä vaihtelee havaitsijan sijainnin mukaan (korkeus tienpinnasta) ja katselukulman mukaan (bussista katsotaan enimmäkseen etuviistoon ja sivulle, henkilöautosta eteen ja etuviistoon). Nopeustaso vaikuttaa siten, että havainnekenttä pienenee nopeuden funktiona. Ajoin tason noustessa korkeammalle näkökenttä usein laajenee.

Näkökenttä on usein kerroksellinen, esimerkiksi osa maisemasta siivilöityy näkyviin puiden lomasta. Näkökenttä muuttuu myös vuodenaikojen ja vuorokauden aikojen mukaan. Talvella näkökenttä on laajempi, mutta osa näkymästä menetetään, esimerkiksi kasvillisuutta peittää lumen. Paikoista, jotka nähdään väylältä voidaan vastaavasti havaita väylä ja sen toiminnot.



Kuva 24. Väyläestetiikkaan vaikuttaa kaikki se maankäyttö, joka sijaitsee näkökentässä. Vaikuttamalla tähän maankäyttöön vaikutetaan samalla myös väyläestetiikkaan.

Väylien kehittämisselvitykset ja -suunnitelmat

Väylien kehittämisselvityksillä ja -suunnitelmilla pyritään luomaan keskeiset periaatteet tarkempaa suunnittelua kuten yleissuunnittelua, tiensuunnittelua ja rakennussuunnittelua varten. Kehittämissuunnittelu on keino koota yhteen erilaisten tahojen näkemyksiä ja tavoitteita. Kehittämissuunnitelman työryhmässä voivat olla edustettuna Tiehallinnon lisäksi esim. kuntien, maakuntaliittojen ja alueellisten ympäristökeskusten edustajia sekä eri liikennealojen kuten joukko-, kuljetus- ja kevyenliikenteen asiantuntijoita. Tärkeää olisi kuntien maankäytön suunnittelijoiden osallistuminen, varsinkin kun suunnitelmien tilaajina saattavat usein olla Tiehallinnon lisäksi kunnat.

Kehittämissuunnittelun yhteydessä voidaan varmistaa mm. maankäytön suunnittelun väylälle asettamien tavoitteiden ja reunaehtojen huomioon ottaminen. Koska kehittämissuunnitelmien toteuttaminen ulottuu usein vuosien päähän, on tarkoituksenmukaista tukeutua yleisperiaatteisiin maakuntakaavaan ja yleiskaavoihin tukeutuen.

Kaupunkialuetta koskevat Tiehallinnon väyläprojektit painottuvat tekniseen tie- ja liikennesuunnitteluun. Väylätila muodostaa kuitenkin vain pienen osan ympäristöstä. Kehittämissuunnittelussa voidaan ottaa riittävän aikaisessa vaiheessa huomioon myös väyläestetiikka. Kehittämisselvitykset ja -suunnitelmat mahdollistavat suunnitteluprosessin, johon voisi osallistua myös ympäristösuunnittelijoita, aluearkkitehtejä, ympäristöestetiikan asiantuntijoita tai vaikkapa läänintaitelijoita.



Kuva 26. Tuusulanväylän kehittämissuunnitelma, Arkkitehtuuritoimisto B&M.

JOUTSENON KEITAAN ALUEEN MAANKÄYTÖN TARKISTAMINEN



Kaakkois-Suomen tiepiiri Joutsenon kunta



SUUNNITELMARAPORTTI 6.3.2003
TARKISTETTU 20.5.2003

LT-Konsultit Oy



Kuva 27. Valtatien 6 yleissuunnittelun yhteydessä laadittiin maankäytön erityisselvityksiä, jotka toteutuessaan vaikuttavat väyläesteettisiin kysymyksiin. Joutsenon keitaan alueen maankäytön selvitys, LT-Konsultit Oy.

Kaavoituksen keinot väyläestetiikan ohjaamisessa

Kaikki Suomen väylät sijaitsevat maakunta- tai seutukaava-alueella, suuri osa yleiskaava- ja osa asemakaava-alueella. Kaavoituksen vaikutusmahdollisuudet väyläestetiikkaan ovat monitasoisia, välillisiä ja rajallisia. Väyläestetiikkaan vaikuttavat itse väylän alueen ja toisaalta väylää ympäröivien alueiden estetiikka. Usein näiden ympäröivien alueiden osuus väyläesteettiseen kokemukseen on suuri.

Yleisiä teitä hallinnoi valtio ja korttelialueita usein kunnat. Yleiset tiet muodostavat verkoston, jota hallinnoi yksi taho, jolloin näiden alueiden hallinta on periaatteessa yksinkertaista. Kaupunkien korttelialueilla tilanne on monimutkaisempi. On useita maanomistajia, toimijoita ja maanvuokraajia. Tämän monenkirjavan joukon mahdollisuudet ja tavoitteet vaikuttaa väyläestetiikkaan ovat erilaisia.

Väyläestetiikan ymmärtämistä ja suunnittelua saattaisi helpottaa erityisen väylän julkiskuvan tavoitesuunnitelmien laatiminen. Tämä strateginen suunnitelma voisi koskea väylän varsialueita ja se loisi pohjaa väylän varren kaavoitushankkeille. Esimerkkinä on valtatie 4 kehittäminen, jolle on laadittu hankeprosessi monine osallistahoineen ja mm. laajoine väylämiljöötarkasteluineen.

Maankäyttö- ja rakennuslaki

MRL:n 1§ pyrkii ohjaamaan hyvän elinympäristön suunnittelua. Välillisesti tähän saattaa kätkeytyä myös väylien esteettiseen suunnitteluun pyrkiminen. Ympäristön esteettisyyden kannalta tavoitteita on selkeämmin määritetty 5§:ssä, jonka kohdassa 3 esitetään ympäristön kauneuteen liittyviä tavoitteita.

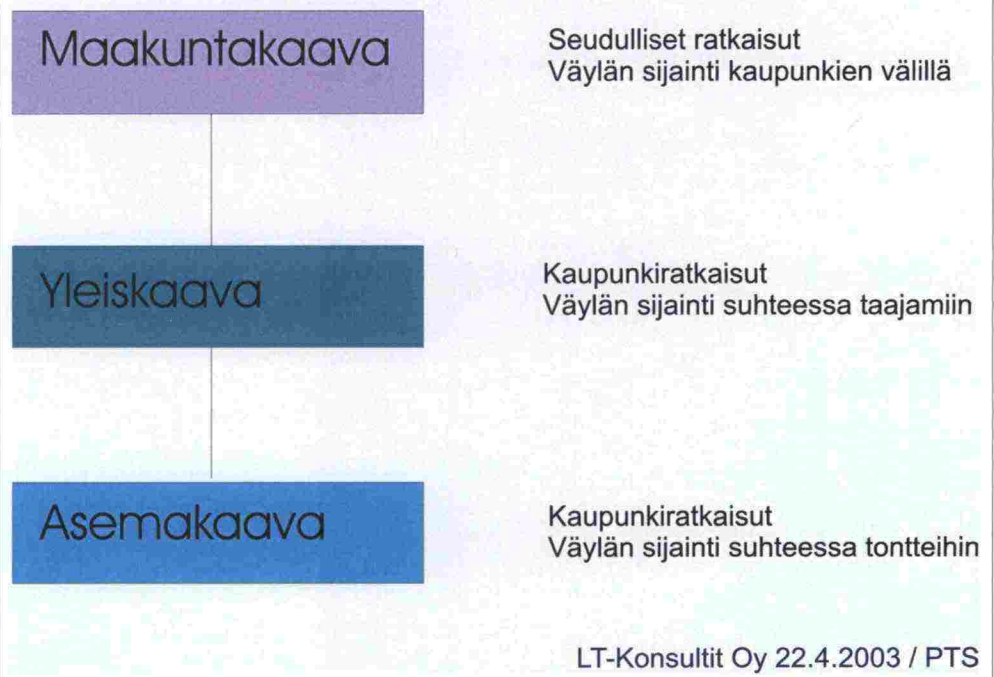
“Alueiden käytön suunnittelun tavoitteena on vuorovaikutteiseen suunnitteluun ja riittävään vaikutusten arviointiin perustuen edistää rakennetun ympäristön kauneutta ja kulttuuriarvojen vaalimista...”

Lisäksi kohdassa 1 esitetään “viihtyisän elinympäristön” ja kohdassa 7 “hyvän rakentamisen” tavoitteita. Näin maankäyttö- ja rakennuslaki ohjaa ympäristöestetiikan suunnitteluun. Tätä lain suomaa mahdollisuutta voidaan käyttää nykyistä näkyvämmiin kaikissa suunnitteluvaiheissa.

Valtakunnalliset alueiden suunnittelun tavoitteet

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueiden käytön tavoitteista on tullut voimaan vuonna 2001. Päätöksessä tavoitteet on jaettu kuuteen asiakokonaisuuteen. Näissä ei suoranaisesti viitata ympäristön kauneuden tai estetiikan tavoitteisiin. Laadun vaatimus esitetään yleispiirteisenä tavoitteena mm. elinympäristön laadusta.

Kaupunkien pääväylien estetiikkaa Maankäytön suunnittelun ohjausvaikutus

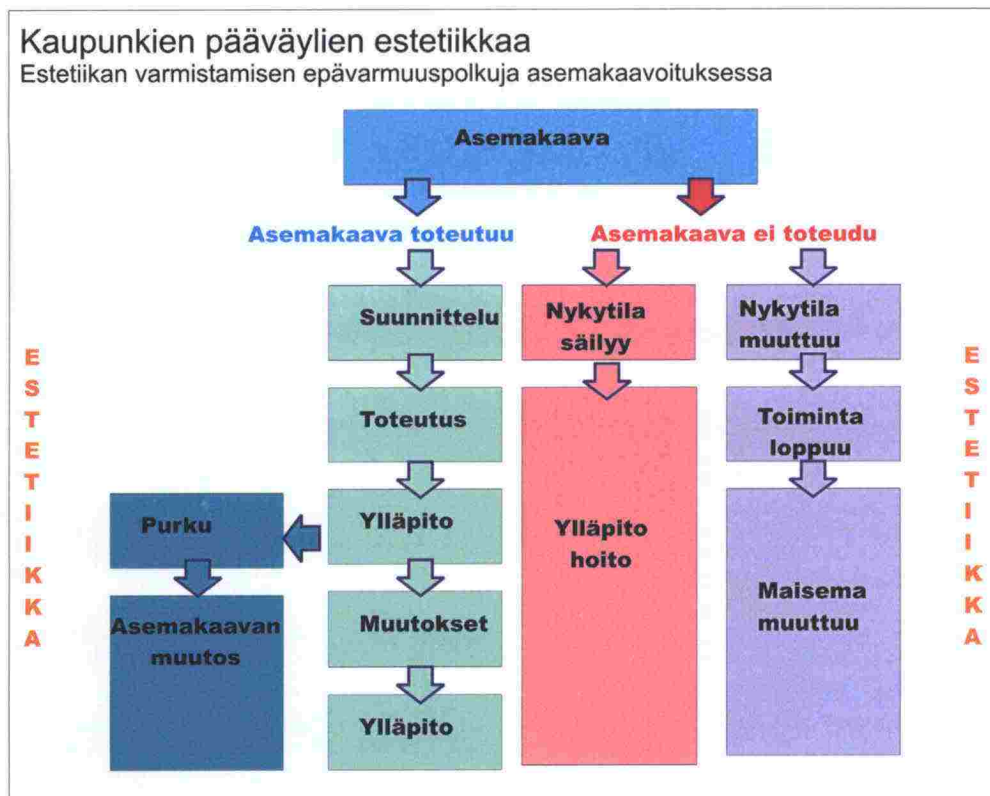


Kuva 28. Kaavatasot.

Kaavatasot

Maakuntakaavassa määritellään väyläkäytävien suhde suurmaisemaan. Merkintöoppaan esimerkin mukaisesti maakuntakaavan merkintään "Ohjeellinen vaihtoehtoinen tielinjaus" voidaan liittää vaikkapa määräys: "Tien sijainti on suunniteltava siten, että alueen maisemalliset ominaispiirteet ja historiallisesti arvokkaat rakennukset ympäristöineen säilyvät". Määräyksellä ei oteta kantaa siihen saako tai pitääkö ympäristön säilytettäviä arvoja näkyä tai näyttää suunniteltavalle väylälle. Toisaalta tätä mahdollisuutta pyritään määräyksellä edesauttamaan.

Yleiskaavat ovat keskeisiä työkaluja suunniteltaessa väyläestetiikkaa. Tällöin päätetään muun muassa alueiden käyttötarkoitukset. Yleis- ja osayleiskaavojen laatiminen liittyy usein vaiheeseen, jossa laaditaan väylälle kehittämis- tai yleisen tason suunnitelmia. Yleiskaavan ohjausvaikutukseen liittyy kuitenkin ongelmia: ne eivät välttämättä ole kattavia, sillä laki ei velvoita laatimaan koko kunnan käsittävää yleiskaavaa. Yleiskaavassa ei välttämättä esitetä estetiikkaa koskevia asemakaavoitusta ohjaavia määräyksiä tai ne voivat olla puutteellisia.



Kuva 29. Asemakaavoituksen kehityspolkuja.

Asemakaava on osaltaan suunnitelma korttelialueiden, katu- ja liikennealueiden muodostamiseksi. Korttelialueita ja toisaalta kortteleita ympäröivien muiden alueiden kuten katu- liikenne- ja virkistysalueita koskevat asemakaavamääräykset on tarkoitettu ohjaamaan alueen käyttötarkoitusta ja välillisesti myös estetiikkaa ja samalla väyläestetiikkaa. Asuntoalueiden asemakaavoituksella, korttelialueen sijoittamisella ja kaavamääräyksillä osaltaan vaikutetaan melues- teiden tarpeeseen.

Asemakaavamerkinnot ja -määräykset -oppaan mukaan katualue määritellään seuraavasti: *“Katualue käsittää asemakaavassa osoitetun katualueen maan- alaisine ja maanpäällisine sekä yläpuolisine johtoineen, laitteineen ja rakentei- neen, jollei asemakaavassa ole toisin osoitettu”*. Kaavoitus koskee siis koko kolmiulotteista katualueen tilaa. Käytännössä katutila koskee koko väylää ympä- röivää havainnekenttää. Näin ollen asemakaavalla voidaan vaikuttaa väyläeste- tiikan suunnitteluun. Ohessa on lisäksi määräysesimerkki koskien istutuksia ja pinnoitteita.

“Myös voidaan esittää kaupunki- ja taajamakuvas- sa tärkeitä tekijöitä kuten, istutuksia, suojeltavia puita tai kadun päällystettä koskevia mää- räyksiä - yksityiskohtainen suunnittelu kuuluu varsinaisesti katusuun- nitelman laatimiseen”. (Asemakaavamerkinnot ja -määräykset 2000)

Liikennealueista esitetään oppaassa että: *“LT-alueiden sisäisistä järjestelyistä, kuten meluntorjunnasta tai istutuksista voidaan määrätä kaavassa samoilla edellytyksillä kuin katualueen sisäisistä järjestelyistä”*. Näin ollen myös yleisten teiden alueille voidaan asemakaavoituksella antaa yksityiskohtaisia määräyksiä.

Asemakaavan ohjausvaikutukseen liittyy siihenkin useita ongelmia. Asemakaava valmistellaan usein yleispiirteisenä, jolloin kaavan ohjausvaikutus ei ulotu ympäristöhoidon tai estetiikan alueelle.

- 1) Kaavan sisältö saattaa olla liian yleispiirteinen, jotta sillä olisi riittävää ohjausvaikutusta esteettisiin seikkoihin.
- 2) Kaavalla ei välttämättä määrätä mitään hyvää estetiikasta. (Esim. liikennealueille ei esitetä määräyksiä tai merkintöjä puuriveistä, istutuksista tai päällysteestä tai meluesteen julkisivukäsittelystä)
- 3) Kaava ei aina toteudu.
- 4) Kaavaa ei aina noudateta.

Kaupunkien pääväylille näkyvää kaupunkimaisemaa ohjataan asemakaavalla. Estetiikkaan vaikuttavat kaikki väylälle näkyvät rakennetut ratkaisut. Kaupunkien rakentamista ohjataan eri kaavatasoilla. Esim. kerrostaloalueiden sijaintiin vaikuttavat maakunta ja yleiskaava. Kerrostalojen ulkonäköä kuten korkeutta ja julkisivun väriä voidaan ohjata asemakaavalla. Korkeiden rakenteiden (esim. mainosvalotorni, korkea rakennus) ilmettä voidaan osittain ohjata asemakaavoituksen keinoin, mutta lähinnä rakennusluvin.

Meluesteiden mitoilla, materiaaleilla ja julkisivuilla on suuri vaikutus estetiikkaan. Uusia alueita rakennettaessa meluesteiden tarpeeseen voidaan vaikuttaa kaavoittamalla meluherkät toiminnot riittävän kauaksi väylästä tai määräämällä asemakaavamääräyksiin meluntorjunta suunniteltavien rakennuksien rakentamiseen ja vaikuttamalla rakennusten sijoitteluun.

Tien tuntumassa olevat pienteollisuus- tai työpaikka-alueet vaikuttavat samoin keskeisesti väyläestetiikkaan. Pienteollisuusalueen rakentamista voidaan ohjata asemakaavamääräyksiin. Pysäköinnin sijoittumista, vihervyöhykkeiden rakentamista ja säilytettävien puiden alueita voidaan merkitä asemakaavaan.

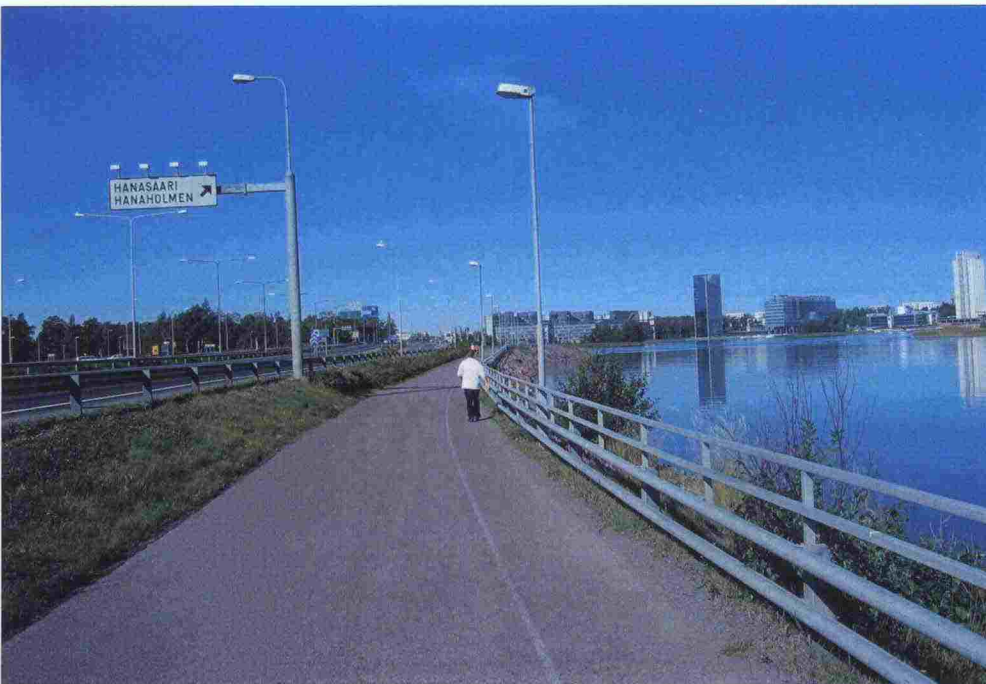
Yleisten teiden alueet asemakaava-alueilla

Yleiset tiet sijaitsevat usein ainakin osin alueilla, joilla on vahvistettu asemakaava. Väyläestetiikkaa asemakaava-alueilla voitaisiin aikaisempaa paremmin kehittää vuorovaikutteisella suunnittelulla. Tässä tärkeitä ovat väyläarkkitehdin ammattitaito ja osallistuminen alusta alkaen sekä suunnitelmaluonnosten havainnollistaminen kolmiulotteisina.

Yleisten teiden alueiden kehitettävät asemakaavamääräykset voisivat nykyistä selkeämmin koskea tien penkereiden, meluesteiden, pohjavesisuojausvallien, keskikaistan ja siltojen periaatteita ja arkkitehtuuria. Nämä asiat ratkeavat usein yleissuunnitelmien ja tiesuunnitelmien kautta. Olisi selvítettävä, voisiko asemakaavamerkintöjen ja -määräysten kehittämisellä tuottaa nykyistä parempaa ja esteettisempää ympäristöä.



Kuva 30. Rakennussuojelulailla ja asemakaavan suojelumääräyksillä voidaan edesauttaa arvokkaiden kauniiden kulttuurikohteiden säilymistä myös väylien varrella. Länsiväylä, Karhusaari, Espoo.



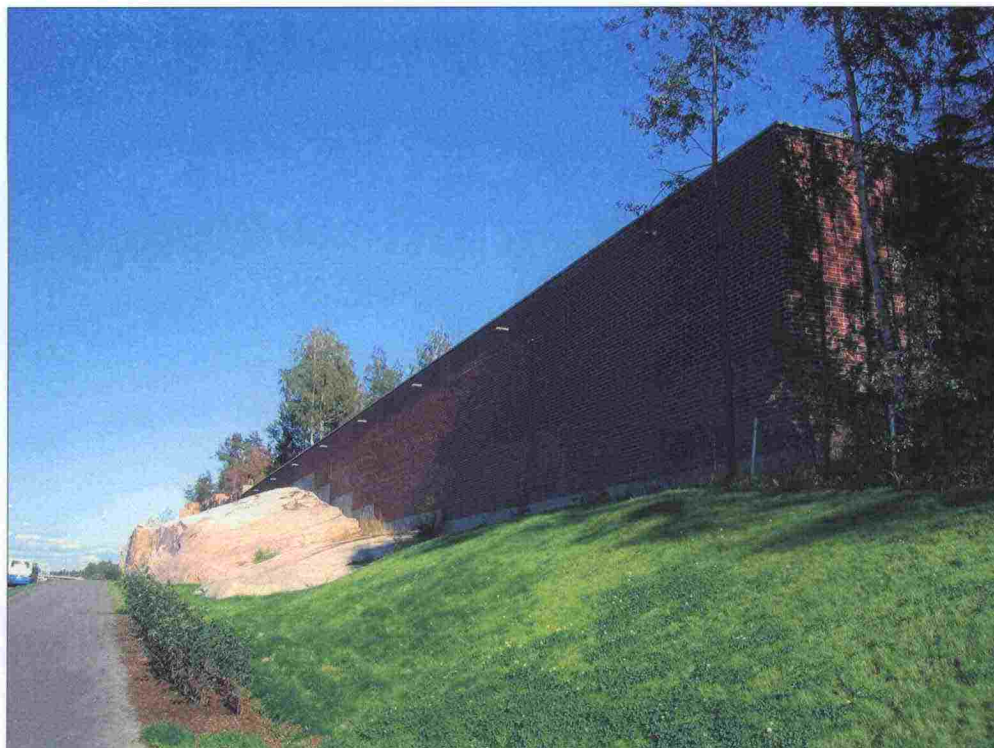
Kuva 31. Kauniiden merinäköymien ja kevyen liikenteen väylän viihtyisyyden ristiriita. Kevyt liikenne on ajoratoja alempana, jolloin kura ja pöly lentää kävelijän silmille. Olisiko kaavamääräyksillä voitu parantaa kevyen liikenteen tilannetta? Länsiväylä, Helsingin ja Espoon raja.



Kuva 32. Merinäköymät, jugend-julkisivut sekä kadun rakenteiden korkea laatu muodostavat ehyen kokonaisuuden. Kerrostalokaavan ja pääkadun esimerkki. Pohjoisranta, Helsinki.



Kuva 33. Rakennukset väylän mutkassa muodostavat päätenäkymän. Kehä I, Leppävaara, Espoo.



Kuva 34. Väylän varren rakenteiden kuten melusteiden ja muurien ilmettä voidaan ohjata asemakaavassa. Lahdentien varsi, Viikki, Helsinki.



Kuva 35. Onko tämä kantakaupungin vai lähion ratkaisu? Kantakaupungille tyypilliset kivijalkaliikkeet puuttuvat. Julkisivun toteuttaminen muurina viittaa liikenteen haittoihin ja niiltä suojautumiseen. Rakentaminen on viimeistelyä ja sijoittuu välittömästi kadun varteen. Mäkelänkatu, Helsinki.



Kuva 36. Itäkeskus, Helsinki. Asemakaavoitus ja rakennusten toteutus vaikuttavat keskeisesti väyläestetiikkaan.

7.4 Maisema- ja vihersuunnittelu

Kaupunkien pääväylillä maisemasuunnittelu on osa maankäytön suunnittelua. Maisemasuunnittelua tehdään myös usein väylähankkeen alkuvaiheissa, hanke- ja yleissuunnitelmatasolla. Vihersuunnittelu sen sijaan painottuu tie- ja rakennussuunnitteluun.

Kaupunkien pääväylillä tieympäristön viheralueet ovat merkittävä ja yleisesti arvostettu väyläarkkitehtuurin muodostaja. Tieympäristön viheralueilla on myös toiminnallisia tavoitteita, kuten ympäristön pehmentäminen esimerkiksi ulosajotilanteissa sekä tiellä liikkujan optinen ohjaus. Viheralueet lisäävät myös viihtyisyyttä, vähentävät stressiä, ilmentävät ympäröivää maisemaa, tukevat meluntorjuntaa sekä sitovat pölyä ja vaimentavat tuulenpyörteitä.

Tiehallinnon viheralueet ovat pääosin tieluiskien istutuksia ja nurmetuksia. Näistä yli 95 % sijoittuu taajamien ulkopuolelle (*Viherhoito tieympäristössä 2000*). Loput ovat tehokkaammin viherrakennettuja taajamaita, levähdysalueita ja tukikohtia. Tiehallinnon viherrakentamisen sekä hoidon menetelmät ja kalusto soveltuvat parhaiten taajamien ulkopuolisille laajamittakaavaisille alueille. Taajama-alueet annetaan mielellään kunnan hoitoon vihertöiden valmistumisen jälkeen.

Kaupunkien hallinnoima katu- ja kaavatieverkosto määritellään monikäyttötilaksi liikennettä, liikkumista ja oleilua varten. Katu on välittömässä vuorovaikutuksessa kadunvarren maankäytön ja toimintojen kanssa.

Katuliikenteen lähtökohtana on ajoneuvoliikenteen sopeuttaminen jalankulkuun. (Katu 2002, 5-7) Määritelmään sisältyy paluu esteettisesti korkeatasoiseen ja monipuolista käyttöä suosivaan katutilaan yksipuolisen autoistumisen aikakauden jälkeen. Tämä tavoite korostaa myös viherympäristön merkitystä.

Tiehallinnolle kuuluvan liikenneverkon oleellinen ero verrattuna katuympäristöön on se, että tiellä ei (erityisiä levähdysalueita lukuun ottamatta) oleilla. Tie palvelee pääasiassa liikkumista ja liikennettä. Kaupunkiväylän käyttäjällä onkin usein vähemmän aikaa ympäristön yksityiskohtaiseen tarkkailuun kuin kaupungin katuverkossa liikkujalla. Toisaalta nykyinen entistä kattavampi kevyen liikenteen verkosto myös pääväylien varsilla lisää Tiehallinnon teiden käyttäjäkuntaan aiempaa enemmän kuntoliikkujia, hitaampia liikkujia, jopa sunnuntaikävelijöitä sekä väyläympäristön tarkastelijoita. Viher-suunnittelulla on suuri merkitys hyvän kevyenliikenteen miljöön luomisessa.

Tiehallinnon vastaamilla kaupunkien sisääntuloväylillä maisemasuunnittelun yksi tavoite on tuoda esiin maiseman paikallisia ja alueellisia piirteitä. Tärkeä lähtökohta maisemasuunnittelulle on myös ympäröivä kaupunkirakenne sekä väylän tavoiteltava laatutaso. Viherympäristöllä halutaan ilmentää sen kaupungin viherrakennetta, johon ollaan saapumassa. Kaupunkirakenne voi näkyä tiemaisemassa kaupungille tyypillisenä viherrakenteena (esimerkiksi puukujan-teina) tai puulajeina ("lehmusten kaupunki") tai väyläympäristö voi ilmentää kaupungin luonnonmaisemaa (esimerkiksi harjumaisema). Tyypillistä on, että kaupungin lähestymisestä kertoo viheralueiden hoidon puistomaisuus leikattui-ne nurmikoineen ja runkopuuryhmineen.

Tiehallinnon ylläpitämien kaupunkien pääväylien maisemallisessa käsittelyssä on pyrittävä kaupungin katuja vastaavaan laadukkuuteen. Kaupunkien pääkatujen tärkeimmät viherelementit, kuten puukujanteet ovat myös sisääntuloteiden haluttuja ja perinteisiä elementtejä. Puukujanne viestii vahvasti siitä, että tie-osuus on erityisen merkittävä. Se kertoo usein saapumisesta määränpäähän. Kun katutilassa hyvin toimiva istutus tuodaan suurimittakaavaiselle sisääntulotielle, se osoittautuu usein mittakaavallisesti liian pieneksi. Sama istutus, joka luo vahvan tunnelman kadulla, jääkin merkitykseltään vähäiseksi tieympäristössä. Myös kasvien menestyminen on ongelma.

Pääväylät ovat kasvupaikkana jopa katujakin vaikeampi ympäristö raskaan tienhoitokaluston sekä suurempien ajonopeuksien takia. Väylien varteen kasveille varattavan tilan tulee olla vielä suurempi ja kasvivalintojen vielä kestävämpiä kuin katuympäristössä. Lisääntyneet liikennemäärät ja tehostuneet hoitokäytännöt lyhentävät myös aikaisemmin hyvin menestyneiden istutusten ikää. Esimerkkinä mainittakoon Kehä I:n keskikaistaistutukset, joiden kunto on huonontunut viime vuosina nopeasti osittain liikenteen kasvun, tienparannusten ja muuttuneen tiepidon käytäntöjen takia, mutta osin myös ilmastollisesti vaikeiden kasvukausien takia.

Monissa hankkeissa maisema- ja viher-suunnittelua vaikeuttaa hallinnollisen tiealueen kapeus. Tiemaisemaan on vaikea tehdä kestäviä, maisemaan luontevasti liittyviä ratkaisuja.

Viheraiheet, pääasiassa istutukset, jäävät usein ympäristöstään irralliseksi koristeluksi, jonka sijainti ja laatu määräytyvät lähinnä käytettävissä olevan tilan mukaisesti. Moniin pääväylien esteettisiin ongelmiin voidaan vaikuttaa viherympäristön hoidolla koko tielle näkyvässä tilassa. Maisemasuunnittelun kannalta tietilaa tulisi käsitellä kaavallista tiealuetta laajemmin, tienkäyttäjän koko havaintopiirin alueella.

Katu ympäristön vihersuunnittelussa on lukuisien epäonnistumisien jälkeen herätty vaatimaan aikaisempaa suurempia tilavaroja kasvillisuudelle ja entistä korkeatasoisempaa rakentamista ja taimimateriaalia. Tieympäristön viherrakentamisessa tuleekin kiinnittää entistä enemmän huomiota taimimateriaalin laatuun. Jos viheralueelle varattava tila on ahdas, on hyväksyttävä, että kasvit tarvitsevat erillistä rakenteellista suojaa. Esimerkiksi istutusryhmät on korotettava tien tasausta ylemmäksi ja puiden rungot on suojattava runkosuojalla. Kasvualustan kunnosta ja riittävydestä huolehtiminen on myös hyvin tärkeää. Korkealaatuista kaupunkimaista viherympäristöä tavoiteltaessa on varauduttava esimerkiksi kasvualustan vedenpidätyskyvyn keinotekoiseen parantamiseen maanparannusaineen tai erityisen vedenpidätyskerroksen avulla allasistutusten tapaan.

Viherrakentamisen merkitys eri väyläelementtien sopeuttamisessa ympäristöönsä on tiedostettu yleisesti. Melusteiden yhteydessä on käytetty kasvillisuuden menestymistä edistäviä erityisratkaisuja. Siltaympäristöjen maisemallisen viimeistelyn merkitys on hyvin tiedossa. Reunametsien käsittelystä on myös olemassa hyvää ohjeistusta. Sen sijaan parannettavaa on erityisesti keskikaistojen ja jyrkkien pengertuiskien käsittelyssä. Ne ovat erityisen vaikeita kasvu ympäristöjä, mutta niiden viimeistely lisää merkittävästi koko väylän miellyttävyyttä.

Väyläympäristön kunnossapito asettaa reunaehdot viherrakentamiselle. Ensimmäisessä kaupunkien pääväylien maisemasuunnittelussa tulisi löytää selkeitä ratkaisuja, jotka voidaan hoitaa normaalikalustolla. Myös kunnossapidon tulee kehittää osaamistaan ja etsiä työskentelymenetelmiä, jotka takaavat nykyistä monipuolisemman viherympäristön. Samalla on pidettävä mielessä, että rakentamisen laatu vaikuttaa myös hoidon kustannuksiin. Rakentaminen kalliimmalla materiaalilla, kuten kiveyspinnoituksilla tai suuremmilla taimilla, vähentää myöhempiä hoitokustannuksia.



Kuva 37. Selkeät ja yksinkertaiset istutukset ja maastonmuodot muodostavat rauhallista, johdattavaa ja helppohoitoista tieympäristöä, Tuusulanväylä.

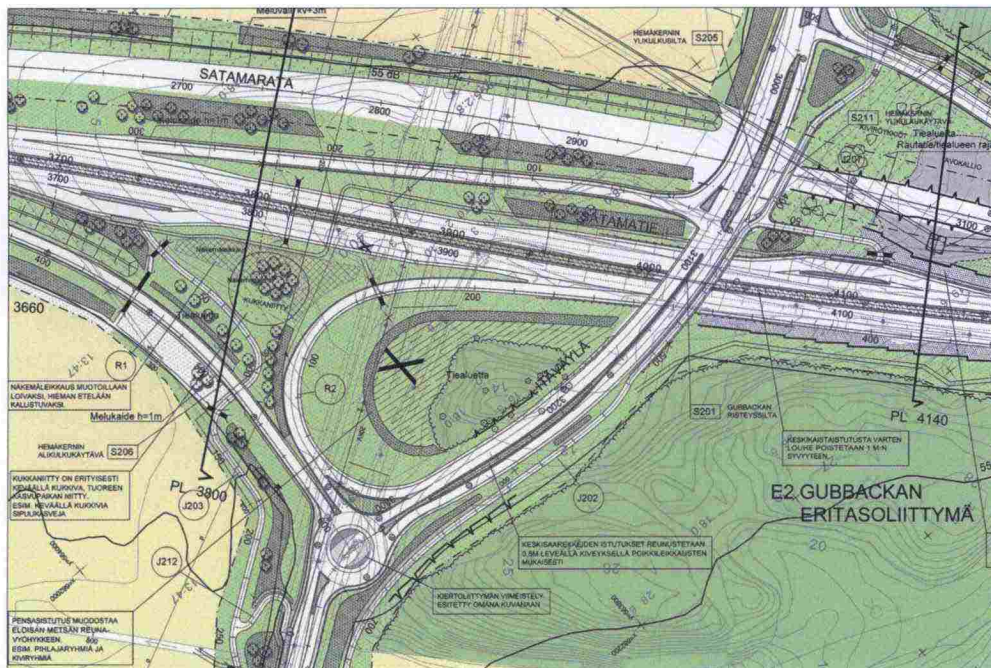


Kuva 38. Siirtyminen Kehä III:lta Järvenperän kartanomiljööseen on viimeistelty vahvan porttiaiheen muodostavalla kevyen liikenteen sillalla ja historiallisen puukujan jatkkeksi istutetuilla lehmuksilla.



Kuva 39. Kehä I:n keskikaistaistutukset ovat parhaimmillaan luoneet viihtyisää ja vihreää kaupunkiväylää. Kuva keskuspuiston kohdalta vuodelta 1995. Kun kehätielle perustetaan uusia keskikaistaistutuksia, niille joudutaan saman vaikutelman luomiseksi varaamaan enemmän tilaa ja mahdollisesti korotettu tai ainakin rajattu istutusalue.

Nykyiset urakointimenetelmät ovat johtaneet siihen, että vihersuunnittelu on tehtävä aikaisemmin ja yksityiskohtaisemmin kuin perinteisissä malleissa. KVVU- tai SRU-urakointimallit, joissa urakoitsija laatii toteutussuunnitelmat, edellyttävät, että tiesuunnitelmassa on hyvin yksityiskohtainen vihersuunnitelma, jossa kaikista laatuun vaikuttavista tekijöistä on tehty selkeät päätökset. Jo yleissuunnitelmavaiheessa pitäisikin laatia realistinen viherrakennussuunnitelma, johon myös sitoudutaan. Esimerkiksi Kehä III:lle laadittiin yleissuunnitelmatasoinen väyläestetiikkasuunnitelma, joka myös toteutui. Sen sijaan vihersuunnittelu aloitettiin rakennussuunnitelmaa laadittaessa uudelleen alusta.



Kuva 40. Vuosaaren satamatien tiesuunnitelman ympäristösuunnitelmat laadittiin mahdollisimman tarkoiksi. Haluttaessa jatkosuunnittelu olisi voitu antaa urakoitsijan tehtäväksi.



Kuva 41. Pohjavesialueilla tarvittavat suojaukset katkaisevat usein istutusaiheet ja vihreä nurmikko on ristiriidassa karun harjuluonnon kanssa. Valtatien 25 parannuksessa Lohjanharjulla tavoitteena on verhota tieluiskat harjuympäristöön soveltuvalla vaatimattomalla luonnonnurmella pohjavesisuojausten kohdalla ja keskittää istutukset ryhmiksi, jotka sopivat suojaukseen. Kuva Lohjan sisääntulosta syksyllä 2003 ennen tienparannusta.

7.5 Taide tieympäristössä

Useissa kaupungeissa on julkisissa rakennushankkeissa käytäntönä taiteen toteuttamisen nk. prosenttiperiaate, eli tietty prosentti hankkeen kustannuksista varataan taiteeseen. Tämä voisi olla myös väyläympäristön taiteen toteuttamisen periaate. Lisäksi taiteen toteuttamiselle on löydettävä luonteva vastuu-taho ja yleensäkin sitoutuminen taiteen mahdollisuuksiin väyläestetiikan parantamisessa.

Nykykuvataiteen laajeneva kenttä käsittää muutoksia taiteen tekemiseen liittyvässä ajattelussa, taiteen toteuttamisvälineiden ja -materiaalien valinnassa, teoksen ajallisessa kestossa sekä muissa sisältöön, tyyliin ja estetiikkaan vaikuttavissa seikoissa. Tällaisen ajattelutavan mukaan on luonnollista sijoittaa taidetta myös tieympäristöön. Toisaalta perinteisestikin taide on ollut tärkeä osa kaikkea rakennettua ympäristöä, mm. reliefit ja veistokset ovat olleet elimellinen osa riemukaaria, siltoja yms. tiearkkitehtuurin ilmenemismuotoja.

Taiteen toteutuksen tulee olla harkittua, kuten muunkin esteettisen ympäristön, ja sitä voidaan pitää samalla tavoin itseisarvoisena tavoitteena (ks. 2.3. Estetiikan tehtävät ja käyttö). Julkinen taide toimii omassa, ajallisessa kontekstissaan tuoden sisällöllisen ja identiteettillisen tiemaisemaan, antaen tielle julkiskuvallista lisäarvoa. Taiteen käytöllä voi täten olla myös "välineellisiä" tavoitteita, mutta taide kohoaa parhaimmillaan sille ulkopuolelta asetettujen, taiteeseen itseensä kuulumattomien tehtävänantojen yläpuolelle muodostuen tielläliikkujille omintakeiseksi ja kestäväksi nautinnoksi. Ajan myötä taideteokset voivat muotoutua kansallisesti merkittäviksi ja suojelluiksi teoksiksi.

Julkinen taide lisää tieympäristön viihtyisyyttä ja esteettisyyttä, ja siten vaikuttaa ihmisten elämänlaatuun. Julkinen taide on myös mahdollisuus kehittää tielläliikkujan esteettistä arvokapasiteettia ja taiteen ymmärtämistä.

Taiteen toteuttaminen tiehankkeessa

Taiteen toteuttaminen tiehankkeessa tulee kyseeseen tilanteessa, jossa taiteella on selkeästi kysyntä ja lisäarvo. Taiteen mukaanotto tiehankkeeseen edellyttää laajapohjaista paikallista, seudullista tai valtakunnallista sitoutumista ja perusteltua julkiskuvallista ja kulttuurista ideaa taiteen roolista tieympäristössä.

Väyläympäristössä on varsin luontevaa käyttää taiteen materiaalina maiseman ja ympäristön ominaisuuksia ja rakenteita. Tällöin taiteen ja ympäristösuunnittelun rajankäynti saattaa olla vaikea määritellä. On kuitenkin hyvä tiedostaa, että mikäli tarkoituksena on tuottaa taiteen statuksen omaava teos, sen tulee täyttää taiteelle asetettavat laadulliset kriteerit. Toisaalta ympäristöteos voi myös olla luonteeltaan taiteellinen olematta varsinaisesti taideteos. Mikäli teos tuotetaan tavanomaisen, tiensuunnitteluun liittyvän maisema- ja ympäristösuunnittelun keinoin, sen yksilöiminen taideteokseksi ei liene perusteltua.

Taiteen toteuttamisessa tiehankkeen yhteydessä on onnistumisen kannalta oleellista sisällyttää taiteen ohjelmointi alusta pitäen suunnitteluprosessiin. Jo alkuvaiheessa selvitetään, mikä on taiteen rooli hankkeessa, taiteen toteuttamistapa (kilpailu, kutsuttu taiteilija tms.), vastuukysymykset taidehankkeen eteenpäinviemisestä sekä rahoitus. Tiehankkeen edetessä taideprojektin tulee

olla mukana eri vaiheissa muiden suunnittelun osa-alueiden tavoin riippumatta siitä, tapahtuuko toteuttaminen tiiviisti tiehankkeessa tai eriytettynä jonkin muun organisaation vastuulla. Tällä tavoin voidaan turvata taidehankkeen kytkentä tiensuunnitteluun ja sen tarvitsemat erityisvaraukset sekä vaikutus tieympäristön muuhun käsittelyyn. Tärkeää on huolehtia taideteoksen sovittamisesta ympäristöönsä sekä sen jatkuvasta kunnossapidosta. Mikäli taideaihe on luonteeltaan ympäristöteos, luontevin kunnossapitotaho saattaa olla kunta, ja mikäli se on erillinen taideteos, paikallinen julkisten taideteosten vastuutaho.

Taidekonseptin laadinta osana tiensuunnittelua

Paras tapa taideaiheen toteuttamiseksi on taidekonseptin laadinta tiensuunnittelun yhteydessä. Taidekonseptin tarkoituksena on ohjelmoida taiteen toteuttaminen. Taidekonsepti sisältää seuraavia näkökulmia:

- taiteen tehtävä tien paikallisen/seudullisen kulttuurin ja julkiskuvan vahvistajana
- taiteen kytkeytyminen tieverkon ja aluerakenteen hierarkiaan, niiden kohteiden/jaksojen etsiminen, joiden olemusta tai merkitystä taiteella halutaan vahvistaa (tärkeät solmukohdat, keskeiset jaksot, sisääntulot aluekeskuksiin)
- sopivien taideaiheiden kartoitus
- alueen taiteesta vastaavien ja muiden sidosryhmien etsiminen ja organisointi taiteen toteuttamisen prosessiin
- taiteen rahoitusmahdollisuuksien selvittäminen, vastuutahojen ja osallistujien kartoitus
- taiteen toteuttamistavan selvitys yhdessä vastuutahojen kanssa
- taiteen toteuttamisohjelman laadinta
- taiteen julkisuusohjelman laadinta (toteuttamisprosessiin liittyvä tiedottaminen).

Taidekonseptin laatijaksi soveltuu taiteen ammattilainen, jolla on hyvä taide-elämän tuntemus ja joka hallitsee myös tiensuunnitteluprosessin ja on siinä tiiviisti mukana. Parhaiten taidekonseptin laadinta onnistuu osana tiensuunnitteluprosessia.

Tieympäristön taiteen reunaehdoja

Kuvataidetta voidaan sijoittaa monipuolisesti tieympäristöön esim. risteysalueille, kierto- ja eritasoliittymiin, alikulkutunneleihin, levähdysalueille ja arkkitehtoniisiin rakennelmiin kuten meluaitoihin, siltoihin ja valaisimiin tai tiettyä maisemaa korostaviin kohtiin. Valinnanmahdollisuudet riippuvat tien luonteesta ja ympäristöstä. Mitä tieltä näkyy ja kenen näkökulmasta, on myös oleellinen kysymys sijaintipaikkoja määritettäessä esimerkiksi taidekonseptia laadittaessa.

Teoksen muotoon vaikuttavat rytmi, mittakaava, ajonopeus, havaitsijan näkökulma ja monet muut seikat. Taideteoksen mittakaavan ei pitäisi tieympäristössä olla 'pientä piperrystä', sillä sen ohi ajetaan hetkessä ja siten havaitsemisaika on lyhyt.

Suuret skaalat ja sopivan yksinkertainen muoto ovat samalla tavoin taiteen suunnittelussa lähtökohtana kuin muussakin esteettisessä suunnittelussa. Väriytyksen on oltava selkeää, pienet sävyerot eivät näy tielle saakka. Samoin pölyn, lian, lumen, jään, tiesuolauksen, kosteuden, roiskeiden, lämpötilan, valaistuksen ja muiden ympäristötekijöiden tuomat rajoitukset sekä vuoden- ja vuorokauden kierron vaatimukset on huomioitava toteutusta suunniteltaessa. Nämä taideteoksen muotoon vaikuttavat tekijät ovat samalla myös mahdollisuuksia - muoto, tyyli ja ilmaisu ovat limittäisiä ominaisuuksia taideteoksessa.

Taideteoksen kunnossapito on syytä suunnitella realistisesti, koska tieympäristö ei mahdollista kovin yksilöityä ja usein tapahtuvaa kunnossapitoa. Kunnossapidon vastuu on syytä myös määritellä selkeästi.

Millainen taide sopii tieympäristöön

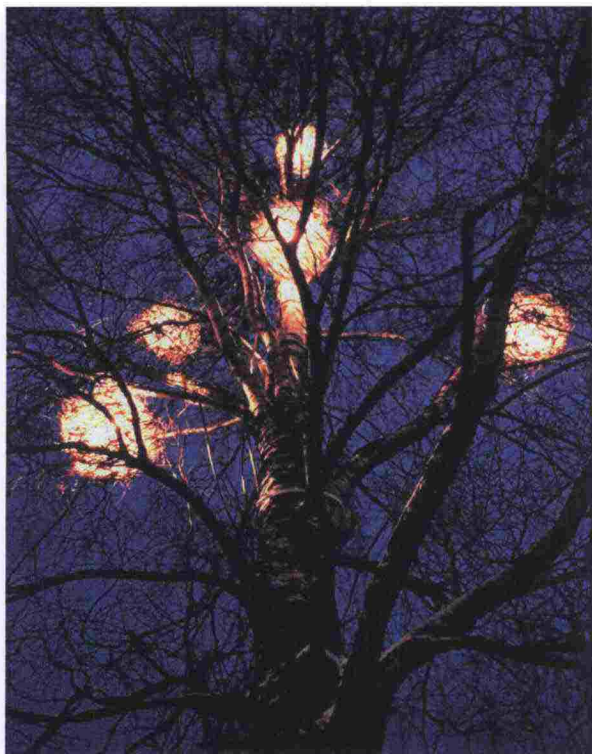
Taideteoksissa on eroja sen suhteen, miten ne aukeavat katsojalle vastaanotto- tapahtumassa. Ymmärtämisen eri tasoina voidaan erottaa seuraavat näkökulmat:

- teoksesta voidaan heti havaita jotakin ja muodostaa siitä selkeä mielikuva
- teos aukeaa useammalla katsomiskerralla
- teos aukeaa kullekin katsojalle eri tavoin kokemusmaailmasta riippuen
- teos aukeaa vain selityksen lukemalla.

Nämä näkökulmat ovat useimmiten päällekkäisiä, ja samasta teoksesta saadaan eri tasojia irti eri tavoilla. Taideteoksen vastaanottotapahtumassa vaikuttaa ratkaisevasti taiteen lukutaito, joka on kullekin ajankohdalle ja kulttuurille ominainen, opittavissa oleva taito. Toiset taideteokset aukeavat "helpommin" kuin toiset, ts. ne noudattavat sellaisia konventioita, jotka ovat tuttuja useimmille.

Taideteosten toteuttamisen erilaiset välineet ja materiaalit, muoto, tyyli ja monet muut seikat vaikuttavat teoksen sisältöön antaen lukemattomia erilaisia mahdollisuuksia "merkitä näkyville" väylän ja/tai kaupungin identiteettiä. Taideteokset viestivät erilaisia sisältöjä ja arvomaailmoja. Taidekonseptin eräänä tehtävänä on määrittää, minkälaisesta väylästä on kyse, ja millaista ilmettä yksittäisten teosten tai taidekokonaisuuden avulla haetaan.

Valo on mielenkiintoinen elementti taideteoksen olemuksen korostajana. Tieympäristössä valo toimii hyvänä tehokeinona antaen taideteokselle erilaisen tulkintamahdollisuuden pimeään aikaan. Valtatien 5 MaisemaGalleriassa Päivi Alajuntin "Pesäpuut" -ympäristöteoksen materiaalina ovat koivun oksat sekä säästölamput, jotka painottavat teoksen ekologista, luonnonläheistä ja kotiin viittavaa sisältöä. Teoksen sisältä valaistut pesät tuovat kuva-aiheena Varkauden esiin maaseutumaisena kaupunkina.



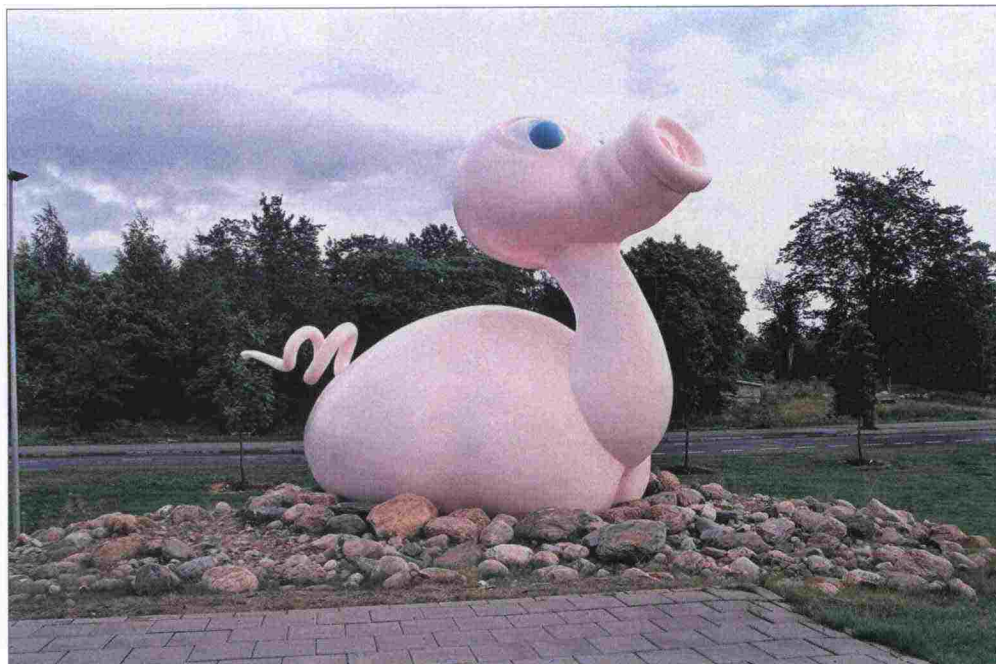
Kuva 42. Päivi Alajuntti: *Pesäpuut 2000*, Jäppilän eritasoliittymä, Varkaus. Kuva: Jere Ruotsalainen.

Esimerkkejä taiteesta tieympäristössä

Taideteos voidaan sijoittaa tieympäristöön *yksittäisteoksena*. Yksittäisteos on aina sidoksissa paikkaansa. Taiteilija Alvar Gullichsenin kuvitteellinen eläinhahmo Posankka sijaitsee uuden Helsingintien läheisyydessä Aurajoen ja Hämeen tien sillan välisellä alueella. Veistos on Turun kaupungin ympäristötaidehanke, joka on toteutettu Pro Cultura -säätiön tilaamana ja hotelli Caribian sponsoroina.

“Posankka on pinkki ja pyöreä, sillä on söötit silmät. Se on marsipaanipossun ja kumiankan risteytys, jotain mihin ei edes uusin geeniteknologia pystyisi. Se tuijottaa sinua hölmistyneesti ja houkuttelee hyväntahtoisesti kongressi- ja kylpylähotellin asiakkaita”, kuvaa Alvar Gullichsen patsastaan. Posankka toimii Caribian maskottina, mutta sitä on alettu käyttää myös yleisesti hauskana maamerkkinä ajo-ohjeita annettaessa.

Kaupunkiväylillä kiertoliittymät toimivat taajamien portteina, joita halutaan nostaa esiin. Ne soveltuvat hyvin yksittäisteoksille ja muille esteettisille muodonannoille. Erilaiset istutukset, vesi- ja maanmuotoiluaiheet sekä maataideteokset toimivat matalina, turvallisuusnäkökohdat huomioonottavina kompositioina. Veistokset ja valo- ja ympäristöteokset voidaan myös suunnitella siten että näkyvyys säilyy – esimerkkinä muotoilija ja kuvanveistäjä Stefan Lindforsin teräksestä rakennettu konstruktio lasikuituisine “aurinkoineen”, jota pollarivalaisimet valaisevat öisin.



Kuva 43. Alvar Gullichsen: Posankka 1999, Helsingintie, Turku.

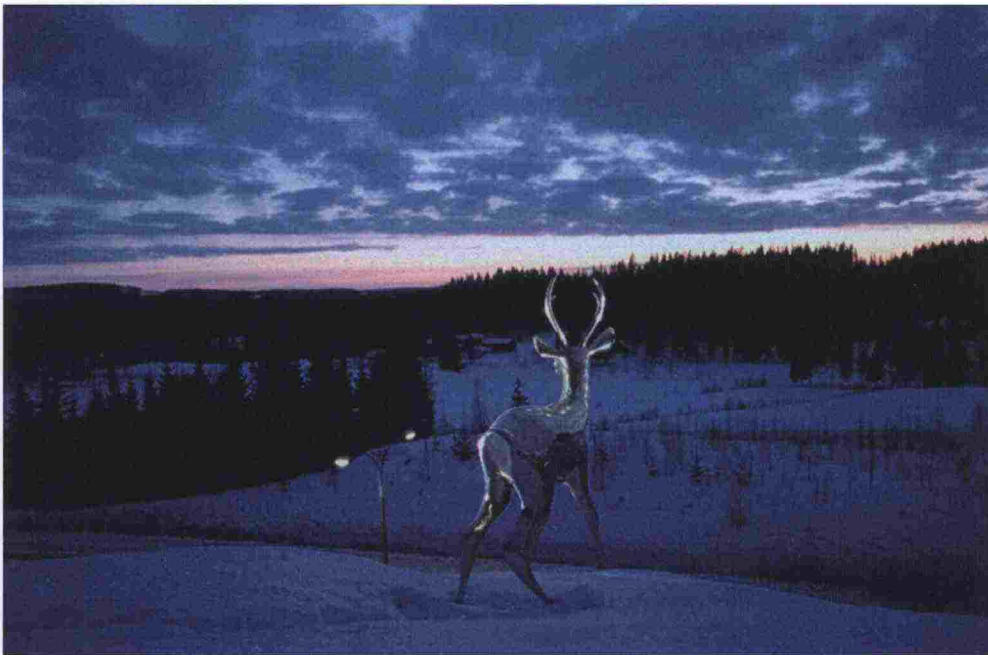


Kuva 44. Stefan Lindfors: Aurinko-tuuli 1999, Linnansalmentien kiertoliittymä, Lapinlahti.

Toisenlainen taidekonsepti on tien laidalla vähittäin avatuva "taidenäyttely". Suomen suurin yksittäinen tieympäristöön sijoittuva taideprojekti on MaisemaGalleria, 180 kilometrin matkalla Pohjois-Savossa Varkauden ja Sonkajärven välillä vuodesta 2000 alkaen. Osa Viitostielle sijoitetut taideteokset on rakennettu valmiiseen tieympäristöön kuntien ja muiden tahojen välisenä yhteistyöhankkeena. MaisemaGallerian keskeisenä tavoitteena oli kehittää valtatie 5 pimeään ja päivänajan ilmettä valaistuksen ja ympäristötaiteen keinoin, lisätä näin viihtyvyyttä ja tuoda lisää matkailullista vetovoimaa alueen kunnille. Kymmenen erilaisen ympäristötaideteoksen tehtävänä oli antaa virikkeitä matkaajalle valoisana aikana.

MaisemaGallerian taiteilijoiden etsimiseksi järjestettiin avoin kilpailu, ja kilpailuohjelmassa em. tavoitteet tuotiin taiteilijoille tiedoksi. Tavoitteena ei siis ollut luoda yhtenäistä taideteoskokonaisuutta, vaan satunnaisuuden hyväksyminen oli sisäänkirjoitettuna ohjelmaan. Niinpä MaisemaGalleria on ryhmänäyttelytyyppinen kokoelma teoksia, joiden välillä ei ole sisällöllistä jatkumoa.

Taidetta on sijoitettu mm. liittymiin, levähdysalueille, kallioleikkauksiin ja -jyrkän-teelle sekä pienelle luodolle, hyvinkin erilaisiin paikkoihin taiteilijan teosidean mukaisesti. Taideteokset ovat paitsi ajalliselta kestoaltaan myös tyyllillisesti hyvin erilaisia: ääripäinä Jukka Kauppisen aineeton performanssisarja, joka käsitti kahdeksan puhetta elokuussa 2000, ja Pekka Jylhän veistos, joka on valettu ruostumattomasta teräksestä ja kullattu 23,7 karaatin kullalla.



Kuva 45. Pekka Jylhä: *Ilmestys 2000*, Kasurilanmäen kallio, Siilinjärvi. Kuva: Jere Ruotsalainen.

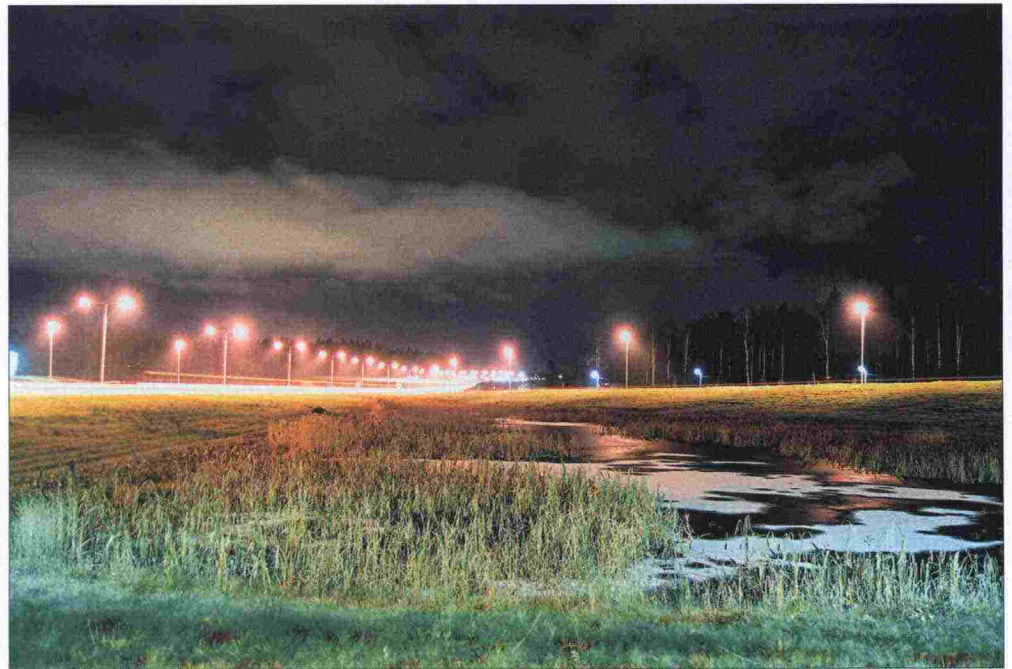
Teokset sijaitsevat harvakseltaan: 180 km matkalla teoksia oli alunperin kymmenen kappaletta, joista vuonna 2003 jäljellä on enää seitsemän. Kokonaisuuden hahmottaminen on siten melko hankalaa ja satunnaista riippuen esimerkiksi säistä ja tienkäyttäjän vireystilasta. Pitkän ajomatkan varrella sijaitsevat teokset putkahtavat siellä täällä yksittäisinä esiin väylämaisemasta.

MaisemaGallerian avulla on onnistuttu luomaan Viitostielle selkeä julkiskuva, joka tunnetaan laajalti – taiteen ilmaantumista odotetaan innokkaasti takapenkeillä ja sitä tullaan myös erikseen katsomaan. MaisemaGallerian onnistunut tiedotus on osaltaan vaikuttanut myönteiseen vastaanottoon: vuonna 2000 esitteitä jaettiin mm. tiejakson huoltoasemilla tielläliikkuville ja kotisivuilla oli paitsi tietoa teoksista ja hankkeesta, myös mahdollisuus antaa palautetta. Hienossa näyttelykatalogissa (*MaisemaGalleria 2001*) on kirjallista aineistoa projektin taustoista ja toteutustavasta. Se sisältää luettelon taiteilijoiden teoksista tavoitteineen ja esseekokoelman taiteesta mahdollisena osana tieympäristöjen kokemista.

Tätä kirjoitettaessa vuonna 2004 on käynnissä MaisemaGallerian kokonaisuutta täydentävä ympäristötaidekilpailu Varkauden kohdalla.

Tie yhden taiteilijan "teoksena". Eri taiteilijoilla on oma toisista erottuva tyylinsä ja voidaan harkita, voiko jonkin tietyn tieosuuden antaa yhden taiteilijan suunniteltavaksi kokonaisuutena. Tällöin tulee huomioida aikataulukysymykset ja muut taiteilijan käytettävissä olevat resurssit hankkeeseen. Yhden taiteilijan käytön etuna on, että kokonaisuus on selkeästi työstettävissä ja pysyy parhaiten otteessa, millä on merkitystä tieosuuden identiteetin ja omaleimaisen ilmeen kannalta.

Onnistunut esimerkki väyläympäristön kokonaisvaltaisesta käsittelystä on valtatie 6 moottoritieosuuden Imatralla alkava väritettyjen siltojen, ympäristötaiteen ja alikulkuihin sijoittuvan taiteen sarja, joka on toteutettu kuvanveistäjä Marjukka Korhosen suunnitelmien mukaan.



Kuva46. Marjukka Korhonen: Veteen kirjoitettu 1997, Sotkulammen eritasoliittymä, Imatra.



Kuva 47. Marjukka Korhonen: Koristeita 1997, Vuoksenniskan eritasoliittymä, Imatra.

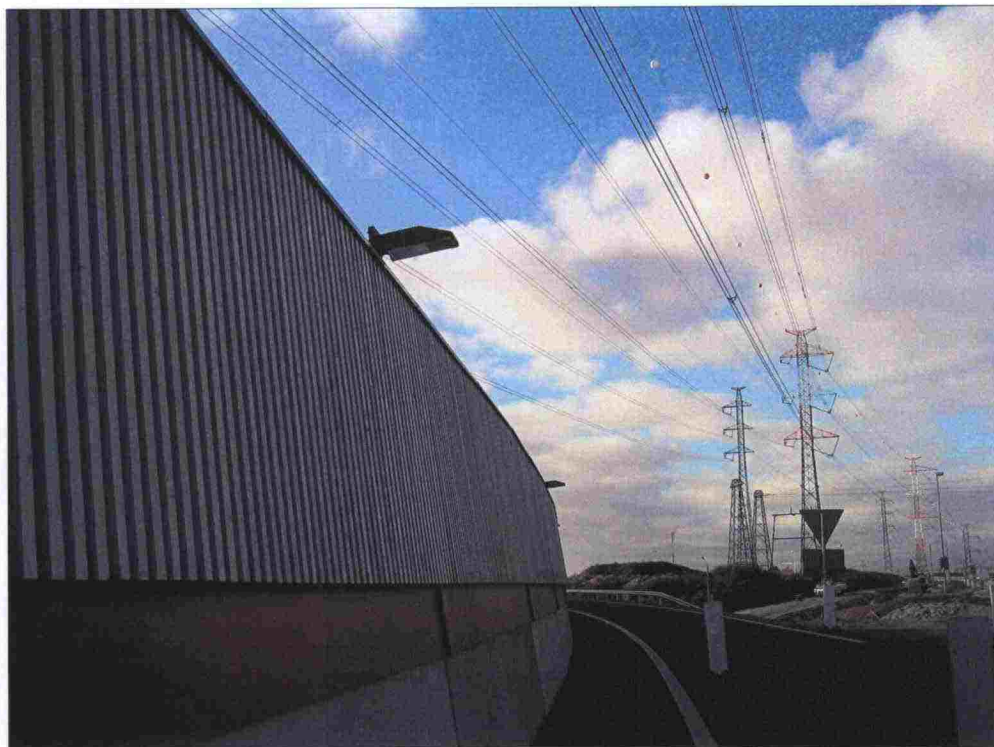
7.6 Väylien toteutus

Kehä III:n rakentajien, rakennuttajien ja suunnittelijoiden haastattelujen perusteella kerättiin näkemyksiä väyläestetiikasta tien toteutusvaiheessa. Haastatteluissa todettiin, että esteettiset päätökset ovat yhteisiä päätöksiä, joihin liittyy kuntien ja asianomaisten kuuleminen. Tämän takia Tiehallinnon tulee määritellä kaikki väylän estetiikkaan vaikuttavat tekijät ennen kuin hanke siirtyy urakoitsijalle. Jos urakoitsija laatii toteutussuunnitelmat, tulee kaikki esteettisen laadun määritykset esittää tarkoin tiesuunnitelmassa. Suuremmat esteettiset linjanvedot on keskusteltu ja tehty jo yleissuunnitelmassa.

Tien rakentamisen laatu vaikuttaa oleellisesti tieympäristöön. Rakentamisen aikana keskitytään siihen, että laaditut suunnitelmat toteutuvat. Tämän edellytyksenä ovat riittävän yksityiskohtaiset suunnitelmat ja yksiselitteiset laatumääritykset. Oleellista on, että urakoitsijalle välittyy tieto siitä, mistä väyläestetiikka kohteessa muodostuu. "Oikea asenne" nousi esiin useassa haastattelussa.

Tuotevaatimusten tekeminen, eli laatutason määrittäminen rakennetta loppuun saakka suunnittelematta, on ollut suunnittelijakunnalle vielä melko uusi asia. On tärkeää, että suunnitelmien laatumääritykset ovat selkeät, ja että laadun arvioinnissa mitataan oikeita asioita. Jos toteutusvaiheessa esitetään uusia vaatimuksia, ne nostavat usein paljon urakan hintaa.

Kuva 48. Kehä III:lla Helsingin pitäjän kirkon kohdalla voimalinjat rajoittavat rakenteiden



korkeutta. Valaisimet on liitetty meluesteeseen, mikä vähentää erillisten rakenteiden määrää ja rauhoittaa tieympäristöä.

Laadun toteutuminen varmistetaan asiantuntevan valvonnan avulla. Valvonta tulee ohjelmoida niin, että mahdolliset virheet voidaan ennakoida. Valvojan on myös uskallettava hoitaa ikävätkin asiat. Jos tavoiteltu laatu ei toteudu, on kaikkien edun mukaista, että asiaan puututaan ajoissa. Kehä III:n rakentamisen arkkitehtuurin laadunvarmistusta varten laadittiin työmaavalvonnan osana erillinen valvontaohjelma. Ohjelmassa nimettiin väyläarkkitehtuurin kannalta kriittisiä kohtia, joihin valvonta kohdistettiin. Näitä olivat esimerkiksi toteutus-suunnitelmien ja mallikappaleiden tarkistaminen, pistokokeet toteutumassa oleviin kohteisiin sekä työmaapäiväkirjojen seuraaminen.

Kriittisiä kohtia, joihin väyläarkkitehtuurin valvonta tulee kohdistaa, ovat:

- uudet, alkavat työvaiheet
- urakoitsijan laatimien suunnitelmien tarkistaminen
- mallikappaleet
- liitoskohdat (esim. meluesteen liittyminen melukaiteeseen, rakenteiden liittyminen maastoon)
- vaikeat tai uuden tyyppiset rakenteet
- voimakkaita maastonmuotoja sisältävät kohteet
- erikoisvalaistukset
- taideaiheet
- säilytettävä kasvillisuus tai rakenteet
- materiaalit ja niiden pintakäsittely.



Kuva 49. Tuusulanväylällä meluaidan kääntäminen kohti valliä päättää esteen hyvin. Edustan kiveäminen viimeistelee tien ja esteen välin ja valaisinpylvään sijoittuminen kiveysalueelle helpottaa niittoa. Riittävän jyvät reunakivet ja huolellisesti tehdyt rajaukset helpottavat hoitoa ja selkeyttävät ympäristön.

Loppuun saakka viimeistellyt yksityiskohdat ovat kauniin väyläympäristön edellytys ja varmistavat kunnossapidon onnistumisen. Työmaan on tiedostettava, mitkä ovat väyläestetiikan kannalta tärkeitä asioita, ja otettava yhteys valvojaan heti ongelmien ilmestyessä. Tähän päästään järjestelmällisen koulutuksen avulla sekä kasvattamalla työntekijöiden ammattitaitoa. Suomen kuntaliiton, Tieyhdistyksen ja Tiehallinnon järjestämä "Tie paikallaan" -kilpailu on yksi hyvä keino profiiliin nostoon. On tärkeää, että rakentajan ammattitaito, halu muodostaa hyvää ympäristöä ja kunnianhimoinen ote työhön nostetaan palkintaperusteissa selvästi näkyviin.

7.7 Kunnossapito

Laissa yleisistä teistä (21.5.1954/243 11 §) määrätään, että tie on pidettävä liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Tien kunnossapitoon kuuluvaksi katsotaan mm. tienpitoaineen toimittaminen tielle, tien tasaisena pitäminen, tiepölyn sitominen, tien puhtaanapito ja jätehuolto sekä toimenpiteet tien kuivana pitämiseksi. Talvella yleinen tie tulee pitää lumi- ja jääesteistä vapaana.

Kolme neljäsosaa tienpidosta koostuu pienistä tiehankkeista, teiden parantamisesta ja kunnossapidosta. Kunnossapito on puhtaasti teknisten ja turvallisuuteen liittyvien näkökulmien lisäksi merkittävä tien esteettisen ilmeen pysyvyyden kannalta. Kunnossapito ylläpitää rakennettuja rakenteita ja investoitua pääomaa. Yleisen siisteyden vaaliminen lisää myös turvallisuuden tunnetta.



Kuva 50. Kehä III:n rakentamisessa välillä Lentoasemantie – Tikkurila melusteita rakennetaan noin 4,5 km. Esteistä teetettiin urakoitsijalla värimallit, joiden avulla voitiin varmistua suunnitelmavaiheessa valittujen värien sopivuudesta. Laatuvaatimuksissa oli varauduttu siihen, että mallit tehdään tarvittaessa kolmeen kertaan.

Lakitekstissä kunnossapidolle ei aseteta esteettisiä tavoitteita. Tiehallinto on kuitenkin itse esimerkiksi Savo-Karjalan tiepiirissä esittänyt kotisivuillaan teiden kunnossapidon lupauksia sekä kesällä että talvella. Toimenpiteisiin sisältyvät esimerkiksi kevät siivous (roskat ja hiekoitushiekka) sekä teiden varsien niitto, jossa myös kedon kukkasotat otetaan huomioon.

Käytännön kunnossapito tilataan urakoitsijoilta. Urakoitsijat hoitavat alueita kokonaisvaltaisesti tieluokille ja ympäristöhoitoluokille määriteltujen tavoitteiden mukaisesti. Urakkaan sisältyy niin itse ajoratojen kunnossapito kuin liikenneympäristön hoito. Irronneet reunakivet, liikennemerkkit, rikkoutuneet kaiteet ja purkautuneet kiveykset korjataan. Tiealueilla sijaitsevien siltojen ja melusteiden sekä valaisinten kunnossapito ei sisälly urakkaan lukuun ottamatta melu-sterakenteiden pesua kerran vuodessa. Siltojen kunnossapito on ohjelmoitu erikseen yksityiskohtaisen ohjeistuksen avulla. Melu-sterakenteiden kunnossapitoa ohjeistetaan parhaillaan.

Kunnossapidon laatuvaatimukset määritetään keskushallinnossa. Urakoissa siirrytään entistä enemmän toiminnallisiin laatuvaatimuksiin. Työmenetelmät ja tarvittavat töiden suorituskerrat jäävät urakoitsijan vastuulle. Tilaaja (tiemestari) valvoo työn laatua pistokokein. Vakavista laiminlyönneistä tai laadun alenuksista seuraa sanktio.

Tielaitos määrittää ympäristön hoidon laatuvaatimukset yksityiskohtaisesti julkaisuissa *Viherhoito tieympäristössä* (2000) sekä ohjaa toteutusta julkaisulla *Viherhoitosuunnitelmat ja kohdekortti* (2003). *Viherhoito tieympäristössä* toteaa mm.: "Viheralueet hoidetaan tien muun kunnossapidon tasoisesti niin, että kärsitys tien asemasta tieverkossa vahvistuu. Hoidon korkea taso näkyy erityisesti kaupungeissa, taajamissa sekä palvelualuetyypeillä levähdysalueilla".

Tiemestarien haastatteluissa todettiin, että pääkaupunkiseudun nykyisissä alueurakoissa on ollut vaikeuksia saavuttaa tilaajan määrittämä laatutaso liikenneympäristön hoidossa. Koneelliset nurmien niitot ovat onnistuneet, mutta siima-leikkurilla tehtäviä leikkauksia on laiminlyöty esimerkiksi jyrkkien luiskien yläosissa. Puutteita on ollut lisäksi hiekoitushiekkojen poistossa ajoratoja reunustavilta ja jakavilta kiveyksiltä, vesakoiden raivauksessa ja istutusten hoidossa. Urakoitsijan välinpitämättömyydestä asenteesta liikenneympäristön hoitoa kohtaan kertoo, että urakoihin ei ole nimetty yhtään viheralan ammattilaista. Nämä työt ovatkin nyt tilaajan tehovalvonnassa, jotta liikenneympäristöt saadaan hoitoluokassa määritellyn kuntoon.

Kunnossapidon mahdollisuudet ovat rajalliset. Kunnossapito ylläpitää olemassa olevaa ympäristöä. Kunnossapidon tehtävää voidaan auttaa suunnittelemalla helppohoitoista ympäristöä.

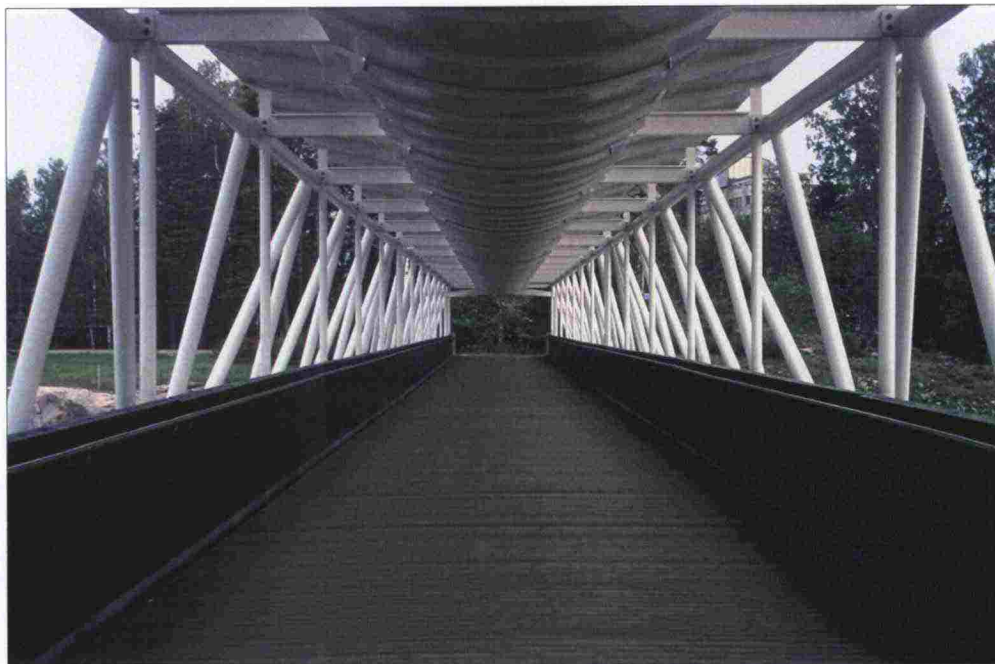
- Tiivis ja huolellinen kaavoittaminen niin, ettei teiden reunoille jää kapeita metsäkaistaleita ja tienpidon kannalta ylimääräisiä viheralueita. Jos tien laitamille jätetään luonnontilaisia vihervyöhykkeitä, niiden tulee olla riittävän suuria.
- Pääteille esitettyjen ratkaisujen riittävän suuri mittakaava. Jos koko tieosuus voidaan hoitaa samalla kalustolla, työ helpottuu.
- Kestävät rakenteet ja materiaalit, joissa otetaan huomioon tieympäristön asettamat rajoitukset, esimerkiksi lumenaurauksen voimakkaasti kuluttava vaikutus. Tämä korostuu erityisesti melusteissa, siltarakenteissa ja istutuksissa.
- Tiealue tulee rauhoittaa liikennettä palvelevia merkkejä varten, sillä villi ja osittain sallittukin mainonta roskaavat tieympäristöä ja aiheuttavat kunnossapidolle ylimääräistä työtä.

Kunnossapidolle tulee asettaa entistä tarkemmat esteettiset tavoitteet.

- Urakoitsijoiden asennekasvatus on tärkeää, jotta nykyiset laatutavoitteet otettaisiin vakavasti. Vihertöissä tulee edellyttää viheralan asiantuntemusta.
- Kunnossapidon laatutavoitteita tulee kehittää niin, että myös esteettistä laatua voidaan määritellä ja mitata.
- Alkuperäistä rakennetta on ylläpidettävä - paikkauksia ei voi tehdä toisella materiaalilla tai värillä.
- Kunnossapitäjän tulee olla aktiivinen, tarkkailla ympäristöään ja "ottaa alue omakseen". Kunnossapidon tulee olla jatkuvaa ja puuttua vikoihin heti – rakenteiden ei anneta likaantua tai rapistua.
- Kunnossapito kohdistuu myös rakenteisiin, jotka eivät ole tienpidon kannalta välttämättömiä, mutta muodostavat tietilaa.

Kunnossapitourakoiden tärkeimmät kohteet esteettisestä näkökulmasta ovat:

- siisteys ja puhtaus
- meluesteet
- kaiteet
- valaistus ja valaisimet
- muut rakenteet
- viheralueet



Kuva 51. Länsiväylän ylittävällä katetulla kävelysillalla on hyvä kulkea. Se on siisti ja turvallinen, hyvässä kunnossa ja puhdas.

8 YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Tämä on raportti Kaupunkien pääväylien estetiikka -työn kolmannesta ja viimeisestä vaiheesta. Työssä on pyritty osoittamaan, että kaikki tien suunnittelu- ja toteutusvaiheet sekä niihin osallistuvat eri ammattiryhmät vaikuttavat lopputuloksen laatuun. Estetiikassa on kyse katsojan kokemuksesta. Siksi estetiikka on myös puhetta, tulkintoja ja arvokeskustelua. Se koskee väistämättä hyvää makua, mieltymyksiä ja asiantuntemusta. Parhaat ratkaisut kiinnittyvät paikallisiin oloihin ja yhteisesti luotuun näkemykseen tien tavoitteista.

Väyläestetiikan muodostuminen tieprosessissa

Ympäristöönsä sitoutuvan väylän suunnittelun ja päätöksenteon tulee perustua laajaan arvokeskusteluun. Jotta väylän yhteys ympäristöön saavutetaan, tulee suunnittelu käynnistää maiseman rakenteen ja arvojen kartoittamisesta. Tämän jälkeen tulee käydä keskustelu, mitkä arvot säilytetään tulevaisuudessa, mitä piirteitä korostetaan sekä miten seudulliset liikennetarpeet ja imagolliset tavoitteet parhaiten sovitetaan yhteen maisemallisten arvojen kanssa. Jos tärkeiksi koettuja arvoja ei voida säilyttää, kohde tulee rakentaa erityisen hyvin ja huolitellusti.

Eri tahojen vuoropuhelu ja verkottuminen uudessa suunnittelukäytännössä saattaa muodostaa tiensuunnitteluun uusia asiantuntijoita. Tämä ei kuitenkaan vähennä arkkitehtuurin ja estetiikan ammattilaisten merkitystä. Työssä ehdotetaan erityisen estetiikan koordinaattorin palkkaamista merkittäviin suunnitteluhankkeisiin. Koordinaattorin vastuulla olisi hankkeen esteettisten pääideoiden näkyviksi tekeminen sekä yhteydenpito ryhmien ja organisaatioiden välillä, ja myöhemmin toteutusvaiheessa eri osaurakoiden välillä. Pienemmissä hankkeissa olisi jo tarjousmenettelyssä varmistettava kunkin konsultin pätevyys myös väyläestetiikan osalta.

Haastatteluissa korostui moniammatillinen yhteistyö. Teiden ulkoasu on edelleen liiaksi teknisen suunnittelun tuotosta. Arkkitehdin tai ympäristösuunnittelijan on paljon helpompi vaikuttaa suunnitteluun, jos he työskentelevät osana ryhmää prosessin kaikissa vaiheissa. Mitä aiemmin ammatillinen yhteistyö projektissa aloitetaan, sitä parempi on lopputulos. Suunnitteluhankkeet ovat monivaiheisia prosesseja, joissa helposti tehdään turhaa tai päällekkäistä työtä. Työpanoksen kohdentaminen onnistuu vasta, kun suurista linjoista on muodostettu yhteinen näkemys. Esimerkiksi kehittämisselvitysten työryhmään tulee ottaa mukaan ympäristöestetiikasta vastaavia henkilöitä.

Suunnitteluprosessissa tulee hyödyntää aikaisempien vaiheiden jo tehtyä usein laajaakin suunnittelutyötä. Aikaisempien arvokeskustelujen tuloksina tehdyt suunnitelma-asiakirjat sisältävät monia pohdittuja ratkaisuja, joita ei tarvitse keksiä uudelleen. Tiedon hyödyntämisen kannalta keskeinen kehittämis tehtävä onkin väyläestetiikkaan liittyvien suunnitelma-asiakirjojen, ja niihin liittyvien tavoitteiden selkeyttäminen ja yhtenäisen käytännön luominen.

Väyläestetiikan keinot

Väylän linjauksella ja tasauksella on keskeinen merkitys katu- ja kaupunkitilojen muodostumisessa ja näkymäsuuntien ohjaamisessa. Väylän geometrian on myös oltava suhteessa väylän nopeustasoon. Nämä yhdessä vaikuttavat pitkälti siihen, mitä väylällä liikkuja maisemasta havaitsee, ja toisaalta siihen, miten asukkaat kokevat väylän ympäristössään. Tasauksen laskeminen on usein luonteva tapa sovittaa väylä ympäröivään asuin- ja liikkumisympäristöön.

Väylän rakenteet ovat olennainen osa väyläestetiikkaa. Erityisiä kehittämistarpeita on mm. aitojen, kulkuesteiden, portaalien, kaiteiden, telematiikkarakenteiden, siltojen, osalta. Meluntorjunnan ratkaisuja tulee selvittää edelleen myös estetiikan kannalta.

Kaupunkien pääväylillä on toisaalta hyödynnettävä maisemasuunnittelun menetelmiä väylän sovittamiseksi ympäristöönsä, ja toisaalta löydettävä riittävän suurimittakaavaisia ja selkeitä viherrakentamisen ratkaisuja. Ympäristösuunnittelu on uusissa hankintamenettelyissä tehtävä myös aikaisemmin ja yksityiskohtaisemmin kuin on ollut tapana.

Maankäyttö- ja rakennuslaki ohjaa ympäristöestetiikan suunnitteluun. Lain suoma mahdollisuus pitää käyttää näkyvästi kaikissa suunnitteluvaiheissa. Esimerkiksi kaavamerkintöihin perustuva mahdollisuus ohjeistaa yleisten teiden estetiikkaan vaikuttavia ratkaisuja on otettava laajemmin käyttöön. Yleissuunnitelman yhteydessä voidaan laatia ns. väyläosayleiskaava, joka ohjaa laajemman väylän varren kehittämistä.

Tien rakentamisen laatu vaikuttaa oleellisesti tieympäristöön. Esteettisen laadun toteutuminen varmistetaan yksiselitteisillä suunnitelma-asiakirjoilla, laatumäärittäyksillä sekä asiantuntevalla valvonnalla. Menetelmiä väyläarkkitehtuurin laatu-tason määrittelemiseksi on kehitettävä ja valvonta on suunnattava kriittisiin kohtiin.

Kunnossapidon laatutavoitteita tulee tarkistaa niin, että esteettinen laatu voidaan myös mitata. Viherhoidon laatuvaatimukset ovat yksityiskohtaiset, mutta ne eivät käytännössä toteudu. Laatuvaatimuksista tulee pitää kiinni ja vahvistaa niiden sisäistämistä koulutuksen avulla. Urakoitsijoilta tulee edellyttää myös viheralan asiantuntemusta. Tarvitaan kokonaisvaltainen näkemys liikenneympäristön hoidosta.

9 HAASTATTELUT

Eskelinen, Pertti / Tieliikelaitos, Kouvola 21.5.2003
Heikkonen, Mauri / Ympäristöministeriö 5.9.2003
Hämäläinen, Pekka/Kaakkois-Suomen tiepiiri 30.9.2003
Jäntti, Matti / SCC Viatek Oy 27.11.2002
Kallio, Hannu / Tieliikelaitos, Kouvola 21.5.2003
Koikkalainen, Ensio / Lappeenrannan kaupunki 31.10.2002
Koskela, Liisa / Tiehallinto 30.10.2003
Kääriä-Fischer, Liisa / Oulun kaupunki 18.12.2002
Leppänen, Risto / Tiehallinto, 28.9.2003
Mulari, Esko / Kehä III työyhteisöliittymä 18.3.2003
Paavola, Marjo / Oulun tiepiiri, 27.11.2002
Priha, Ulla / Tiehallinto 22.10.2003
Puharinen, Jarmo / Tiehallinto 8.9.2003
Puranen, Heikki / Joutsenon kaupunki 30.10.2002
Puurunen, Tapio / SITO-konsultit 29.1.2003
Räsänen, Mika / Tiehallinto 18.3.2003
Salmi, Eija / Pohjois-Pohjanmaan maakuntaliitto 3.12.2002
Sanasvuori, Elisa / Tiehallinto 8.9.2003 & 16.9.2003
Savolainen, Pertti / LT-Konsultit 1.9.2003
Siitonen, Juha / SCC Viatek, 22.1.2003
Silfverberg, Björn / LT-Konsultit 27.10.2003
Takala, Timo / Arkkitehtiasema Oy, 27.11.2002
Tsupari, Hilkkka / Tiehallinto 16.9.2003
Tuominen, Taina/ SITO-konsultit 31.10.2003
Uski, Veli-Markku / LT-Konsultit 28.10.2003
Valto, Raino / Etelä-Karjalan liitto 31.10.2002
Äikäs, Kaija / Lappeenrannan kaupunki 31.10.2002

Tilaisuudet

Vuosaari 2002. Asiantuntijaseminaari Vuosaaren Saseka-talossa 11.1.2002.

Osallistujat:

Yrjö Sepänmaa / Joensuun yliopisto
Leo Kosonen / Kuopion kaupunki
Antero Toikka, kuvanveistäjä
Kimmo Lapintie / Teknillinen korkeakoulu
Anders Jansson / Tiehallinto
Göran Strandström / Tiehallinto
Hanna Pikkarainen, LT-Konsultit Oy
Jani Päivänen, LT-Konsultit Oy

10 KIRJALLISUUS JA MUUT LÄHTEET

Ajatuksia liikenteen ja maankäytön suunnitteluun. Tielaitoksen selvityksiä 44/1994. Keskushallinto, Tienpidon suunnittelu. Helsinki, 1994.

Autoilijan näkökulmaa korostava väyläympäristön suunnittelu. Tielaitoksen selvityksiä 54/1994. Tielaitos, keskushallinto. Helsinki, 1994.

Beautiful Roads a) – From Concept to Reality. Road Directorate, Ministry of Transport – Denmark. 2002.

Beautiful Roads b) – A Handbook of Road Architecture. CD-Rom-levy. Road Directorate, Ministry of Transport – Denmark. 2002.

Carlson, Allen (2002). Environmental aesthetics. In E. Craig (Ed.), *Routledge Encyclopedia of Philosophy*. London: Routledge. Retrieved October 22, 2003, from <http://www.rep.routledge.com/article/M047SECT3>

Drottenborg, Helena (2002). Are beautiful traffic environments safer than ugly traffic environments? Lund University & Lund Institute of Technology.

E18 suunnitteluperiaatteiden kehittäminen: Tiemiljö. Tielaitoksen selvityksiä 54/1996. Helsinki, 1996.

Hankonen, Johanna (1994). Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta. Otatieto & Gaudeamus, Espoo.

Hirvonen, Jukka 2003. Kysely yhdyskuntasuunnittelun koulutustarpeesta. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus, Teknillinen korkeakoulu, Espoo, 2003.

Jaatinen, Martti 1967. Tie suomalaisessa maisemassa. WSOY, Helsinki.

Katu 2002. Katusuunnittelun ja rakentamisen ohjeet. Suomen kuntatekniikan yhdistys julkaisu nro 11. Helsinki 2003.

Kaupunkien pääväylien estetiikka. II vaihe, osa 1. Ratkaisumallit ja suunnittelu-prosessi Tiehallinnon selvityksiä 80/2001. Helsinki, 2001a.

Kaupunkien pääväylien estetiikka. II vaihe, osa 2. Johtopäätökset. Tiehallinnon selvityksiä 81/2001. Helsinki, 2001b.

Kaupunkimoottoriväylän utopiat. Tielaitoksen selvityksiä 36/1994. Tielaitos, keskushallinto, Helsinki.

Kehä III Väyläarkkitehtuuri. Periaatteet ja laatumäärittelyt. Tielaitos, Uudenmaan tiepiiri, 2000.

Korpela, Kalevi ym. (2001): Melukylä vai mansikkapaikka? Asukkaiden ja asiantuntijoiden näkemyksiä asuinalueiden terveellisyydestä Suomen ympäristö 467. Ympäristöministeriö, Helsinki.

Kunnan ja valtion kustannusvastuun periaatteet yleisen tien pidossa. Suomen kuntaliitto & Tiehallinto, Helsinki 2001.

Lodenius, Staffan (2002). Oulun seudun kaupunkirakenteen laatukäytävä. Esitelmä Oulun seudun laatukäytäväseminaarissa 8.11.2002. Oulun yliopiston arkkitehtuurin osasto. Muistio, Pohjois-Pohjanmaan liitto.

MaisemaGalleria. Ympäristötaidetta Viitostiellä 2000 – 2001. Tiehallinto, 2001.

Palokangas, Tuomo (2002). Puheenjohtajan avauspuheenvuoro Oulun seudun laatukäytäväseminaarissa 8.11.2002. Oulun yliopiston arkkitehtuurin osasto. Muistio, Pohjois-Pohjanmaan liitto.

Päivänen, Jani & Honkanen, Martti & Päivänen, Carita & Lehtonen, Hilikka (1997). *Tiekokemus, tierakenteet ja taide.* Tielaitoksen selvityksiä 16/1997.

Pääväylät kaupunkialueilla. Yleiset suunnitteluperiaatteet. Tielaitos, Liikennetekniikka, Kehittämiskeskus. Helsinki, 1993.

Siltapaikkaluokitus; Tiehallitus, ohjekirje 23.10.1992/S/silta-518.

Social Acceptance of Road Infrastructure Projects. World Road Association PIARC, Technical Committee on Interurban Roads and Integrated Interurban Transport, 2003.

Taajamatien palvelutaso. Tiehallinnon selvityksiä 46/2002. Tiehallinto, Helsinki.

Tiehallinnon toimintalinjat kaupunkiseuduilla 2002. Tiehallinto, Helsinki.

Tienpidon hankintastrategia. Tiehallinto, Helsinki, 2003.

Yli-Jama, Laura (1995). *Tien sovittaminen maisemaan.* Tielaitoksen selvityksiä 11/1995. Tielaitos, Keskushallinto, Helsinki.

Uusien tietyyppien ulkonäkötarkastelut. S12 Pääteiden parantamisratkaisut. Tiehallinnon selvityksiä 20/2001. Helsinki, 2001.

Valtatien 4 kehittämissuunnitelma Oulun kohdalla.
www.tiehallinto.fi/vt4oulunkohta/index.htm. 13.2.2004.

Viherhoito tieympäristössä. 2000. Kunnossapidon ohjaus. Tie- ja liikennetekniikka. Tiehallinto, Helsinki.

Viherhoitosuunnitelmat ja kohdekortti. 2003. Tiehallinto.

Yleisten teiden ympäristön tila – taajamat. Tielaitoksen selvityksiä 8/1996.

ISSN 1457-9871
ISBN 951-803-253-X
TIEH 3200871